

# **Volume I**

## Agradecimentos

Em primeiro lugar aos orientadores desta tese, Doutora Ana Cardoso de Matos e Doutor João Carlos Garcia, cuja disponibilidade foi inexcedível e a quem devo preciosos conselhos e ajudas que permitiram levar a tarefa por diante;

Ainda ao Doutor João Carlos Garcia, de quem, enquanto amigo, há muito recebo múltiplos estímulos e ensinamentos;

Aos investigadores do Litoral Alentejano, que irão citados no texto, cujas conversas à “mesa do café” têm ajudado a compreender a história do espaço estudado;

A Hugo Pereira, geógrafo da Câmara Municipal de Odemira, que elaborou parte dos mapas;

Ao Arquivo Nacional da Torre do Tombo, ao Instituto Geográfico Português, ao Museu da Cidade de Lisboa, à Sociedade de Geografia de Lisboa, à Biblioteca Nacional de Portugal, ao Centro Cultural Emmerico Nunes, de Sines, ao Departamento do Património Histórico e Artístico da Diocese de Beja e a Luís Fraga da Silva, em especial pela cedência de cópias de cartografia antiga;

À Fundação Odemira pela graciosa impressão e encadernação desta tese;

Aos directores e funcionários dos arquivos cuja documentação foi consultada;

E a todos aqueles, que de uma forma ou de outra, colaboraram neste trabalho.

## **Índice**

Introdução .....	9
Capítulo I – Evolução económica e portos na 2. <sup>a</sup> metade do século XIX .....	17
1. Crescimento da economia e seu reflexo na actividade portuária .....	19
2. Progresso técnico e modernização náutica.....	20
3. Regeneração e desenvolvimento da rede de comunicações portuguesa.....	23
4. Modernização portuária portuguesa: realizações e dificuldades .....	28
Capítulo II – Litoral Alentejano entre a Idade Média e meados do século XIX.....	32
1. Condições naturais e evolução histórica .....	32
2. Recursos naturais.....	40
3. Portos.....	54
Capítulo III – As vilas do Baixo Mira .....	64
1. Odemira.....	64
1.1 Território, demografia e estrutura urbana .....	65
1.2 Actividades económicas .....	89
1.2.1 Agricultura, silvicultura, pecuária e extracção mineira .....	90
1.2.2 Indústria .....	117
1.2.3. Comércio.....	160
1.3. Sociedade e política .....	168
2. Vila Nova de Milfontes .....	184
2.2 Carácter portuário .....	189
2.3 Pescas.....	195

2.4 Balnearismo .....	217
Capítulo IV – Portos e redes de transporte .....	235
1. Transportes terrestres e comunicações .....	235
1.1 Rede viária .....	236
1.2 Rede ferroviária .....	256
2. Correio e telégrafo.....	269
3. Portos e navegação .....	274
3.1 Problemas de navegabilidade .....	274
3. 2 <i>Hinterland</i> e <i>foreland</i> .....	293
3. 3 Organização portuária.....	308
3.4 Infra-estruturas portuárias.....	314
3.5 Navegação à vela e a vapor; cabotagem e longo curso .....	340
3.6 Exportação e Importação .....	372
3.7 Transporte de passageiros.....	400
3.8. Navios, armadores e marinheiros .....	405
Conclusão .....	428
Fontes e bibliografia.....	436



Resumo:

*O rio Mira no sistema portuário do Litoral Alentejano (1851-1918)*

A presente dissertação analisa o rio Mira na sua valia portuária, enquadrado no sistema de portos do Litoral Alentejano (Sudoeste de Portugal), durante o período que decorre entre 1851 e 1918. Sob o pressuposto de que os pequenos portos e a navegação costeira desempenharam um papel essencial, que só recentemente a historiografia passou a valorizar, busca-se neste estudo avaliar a sua real dimensão. A micro análise é a premissa teórica que informa a abordagem histórica do tema, mas não se prescinde do “jogo de escalas” que permite contextualizar e superar o meramente local ou individual. Ela incide sobre a habitual tríptico portuário – perímetro do porto, *hinterland* e *foreland* – tendo em consideração os factores económico, técnico, institucional e sociocultural e procurando esclarecer qual o papel e a importância do rio Mira nos quadros regional e nacional, bem como as transformações e as persistências que comportou durante o período estudado.

Palavras-chave: Litoral Alentejano, Rio Mira, portos.

Abstract:

*Mira river in the port system of the Alentejo Coast (1851-1918)*

This dissertation analyzes the portuary worth of the Mira river embedded in the system of the Alentejo coast ports (Southwest Portugal), during the period between 1851 and 1918. Under the assumption that the small ports and coastal navigation played an essential role, which was only recently valued by historiography, this study seeks to evaluate its real dimension. The micro analysis is the theoretical premise that informs the historical approach to the topic, but it does not do without the “game of scales” that

puts into context and exceed the merely local or individual. It focuses on the usual triptych port system – port itself, hinterland and foreland – taking into account economical, technical, institutional and socio-cultural factors and seeking to clarify the role and importance of the Mira river within regional and national outlooks, as well as the transformations and persistences which were included during the period studied.

Keywords: Alentejo Coast, Mira river, ports.

## Siglas

ACM – Arquivo Central da Marinha

ACMF – Arquivo Central do Ministério das Finanças

ACSE – Arquivo do Cabido da Sé de Évora

ADB – Arquivo Distrital de Beja

ADS – Arquivo Distrital de Setúbal

AHMO – Arquivo Histórico Municipal de Odemira

AHCMSC – Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Santiago do Cacém

AHMOP – Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas

AHP – Arquivo Histórico Parlamentar

AHPO – Arquivo Histórico Paroquial de Odemira

AJFS – Arquivo da Junta de Freguesia de Sabóia

AJFM – Arquivo da Junta de Freguesia de Vila Nova de Milfontes

AJFSMA – Arquivo da Junta de Freguesia de São Martinho das Amoreiras

AMS – Arquivo Municipal Arnaldo Soledade, Sines

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

BNF – Biblioteca Nacional de França

BNRJ – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

BPE – Biblioteca Pública de Évora

EP – Arquivo de Estradas de Portugal

GEAEM/DIE – Exército Português, Direcção de Infra-estruturas

IGP – Instituto Geográfico Português

LNEG – Laboratório Nacional de Energia e Geologia

MC – Museu da Cidade, Lisboa

MM – Museu da Marinha, Lisboa

UCFCT, Botânica – Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia,  
Departamento de Botânica

[...] poucos sabem qual é o rio da minha aldeia  
E para onde ele vai  
E donde ele vem.

(Alberto Caeiro)

## Introdução

Este estudo centra-se nos portos de Odemira e Vila Nova de Milfontes<sup>1</sup>, situados no rio Mira, elemento natural de grande importância no Sul de Portugal, sobretudo antes do estabelecimento caminho-de-ferro, pois permitia a penetração no território e a obtenção de uma maior centralidade.<sup>2</sup> Mas em causa estará o “sistema portuário” do Litoral Alentejano<sup>3</sup>, em que se inclui o porto de Sines, numa múltipla abordagem englobando, em termos espaciais, os “perímetros” portuários e os seus *hinterlands* e *forelands* (GUIMERÁ RAVINA, 2002, pp. 289, 292 e 293; AMORIM, 2008a, pp. 141-143).

Como um campo de investigação só passará a objecto científico após um pertinente e original questionamento, urge realizá-lo. Assim, tendo por objecto a evolução portuária do rio Mira, no quadro do Litoral Alentejano, entre 1851 e 1918, o estudo buscará dar resposta às seguintes questões fulcrais:

Que efectivo papel o rio Mira desempenhou local e regionalmente? Em que medida participou no sistema portuário regional, nacional e internacional? Que permanências e que transformações conheceram o rio Mira e a área que se organiza em torno dele?

O trabalho diligenciará ainda problematizar e esclarecer um conjunto de temas específicos, no que respeita ao Litoral Alentejano, particularmente ao rio Mira e à área com que relaciona: examinar e compreender mutações espaciais, mormente na administração do território e no aspecto urbanístico; analisar e explicar a intervenção do poder na organização e no controlo do espaço; enquadrar e relacionar a evolução

---

<sup>1</sup> Entende-se “porto” no sentido funcional. Em termos administrativos, o porto do rio Mira ficava em Vila Nova de Milfontes. Adiante, deter-nos-emos nas suas características e relações.

<sup>2</sup> A ausência de um rio era, em França, no século XVIII, considerado um *handicap* para o desenvolvimento numa praça portuária (LESPAGNOL, 1997, *apud* LE BOUÉDEC, 2008, p. 18).

<sup>3</sup> Por Litoral Alentejano entende-se a faixa costeira entre a ribeira de Melides e a ribeira de Odeceixe; por Alentejo Litoral, o conjunto de concelhos que abrangem esse espaço (Grândola, Santiago do Cacém, Sines e Odemira). Uma e outra denominações têm por base a divisão provincial que vigorou entre 1936 e 1959 e que se fixou no mapa mental dos portugueses, assim como a mais recente criação das Unidades Territoriais Estatísticas (NUTS II e III).

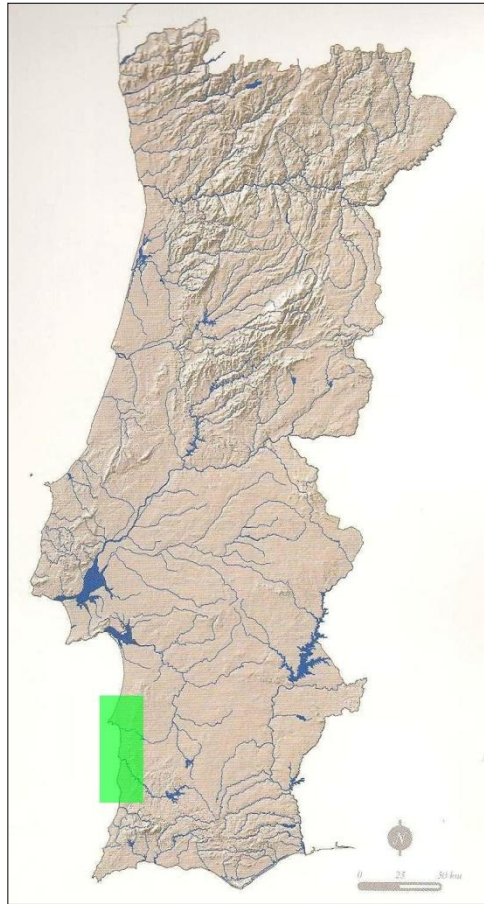
demográfica; apurar as transformações ocorridas nos vários sectores da economia; caracterizar a sociedade local e sua evolução durante o período, nomeadamente nos domínios económico e político; determinar as características da actividade pesqueira e da indústria associada; estabelecer a estrutura do comércio marítimo local e identificar as principais mudanças nela ocorridas; reconhecer outras formas de “construção do espaço costeiro”, particularmente o balnearismo; apurar e caracterizar as alterações surgidas nos planos dos transportes e das comunicações; reconhecer as transformações técnicas e tecnológicas, no respeitante aos transportes; observar influências dos portos na configuração social; determinar e caracterizar os *hinterlands* e *forelands* portuários; reconhecer a evolução da organização portuária; apreciar projectos e obras para melhorar a capacidade operativa dos portos; verificar as características da navegação, em termos de vapor/vela e cabotagem/longo curso; compreender o comércio marítimo nas suas vertentes de exportação e importação; verificar a dimensão do transporte de passageiros por via marítima; e caracterizar o ambiente marítimo local no plano da armação e dos seus aspectos económicos e sociais.

As datas que balizam o período sobre o qual este estudo incide merecem explicação. O ano de 1851 assinala o início da Regeneração, quando ocorre a estabilidade política e militar e claramente sobrevêm vários tipos de mudanças no conjunto do território português; e em 1918, termina a I Guerra Mundial, a grave crise económica atinge o seu auge e, na Europa, terá ocorrido o “fim da civilização liberal” (RAMOS, 1994, p. 14).<sup>4</sup> Como todos os marcos temporais, estes têm alguma coisa de artificial: nem o ano de 1851 marca o início de qualquer processo particular na vida dos portos do Litoral Alentejano, nem 1918 conclui qualquer ciclo. Eles são sobretudo instrumentais, considerando que o período em causa é susceptível de oferecer um sugestivo quadro da realidade regional. Ademais, trata-se de desbravar tempos e espaços pouco conhecidos: a investigação histórica tem, também em Portugal, privilegiado períodos anteriores ao século XIX e desprezado os pequenos portos, a cabotagem, a pesca costeira, enfim os “recantos” do litoral (LE BOUËDEC, 2004, p. 43).

---

<sup>4</sup> Ver ainda BAIÔA, 2004.

Fig. 1. Localização do Litoral Alentejano no mapa de Portugal (seleccionado a cor verde).



Base cartográfica: *Atlas de Portugal*, 2005, p. 61.

Este estudo baseia-se na premissa teórica de que a micro análise possibilitará um nível de pesquisa e uma temática susceptíveis de facultarem respostas que a macro análise é incapaz de dar (POLÓNIA, 2007, p. 31). Até porque, no dizer de Suzanne Daveau, "cada trecho do litoral e cada rio tem uma história portuária específica. As condições naturais e a posição, relativa aos sucessivos pólos da actividade do País, interferem de maneira tão diversa que é impossível propor uma evolução-tipo." (DAVEAU, in RIBEIRO *et al*, IV, 1991, p. 1142). A escala escolhida está, assim, de acordo com o objecto do trabalho, mas neste não se prescinde do jogo das escalas, que permite contextualizar e superar o meramente local e individual.

Numa abordagem deste tipo interessa menos classificar os portos, isto é, hierarquizá-los segundo a sua importância em termos de passageiros ou volume de carga movimentada, pois os pequenos portos têm geralmente um papel central para a área que servem e, além disso, funções complementares com outros portos, cidades e

regiões que no conjunto formam a economia nacional (JACKSON, 2001, pp. 1-17; idem, 2007, p. 26). Por um lado, passado o tempo em que, como se referiu, a investigação praticamente menosprezou a importância dos pequenos portos e do comércio costeiro, chegou a altura de lhes conceder atenção porque “[...] at least some of the “unimportant” ports<sup>5</sup> were not only significant but also crucial to economic development in the way that it occurred in Britain and most other maritime countries” (idem, 2001, p. 7). Por outro lado, como escreve Gerard Le Bouëdec: “Il ne s’agit pas de réhabiliter le cabotage, il faut démontrer son rôle essentiel. En effet, le cabotage est un moyen de transport incontournable dans le système multimodal des transports jusqu’au développement du chemin de fer” (LE BOUËDEC, 2008a, p. 11). E o autor acrescenta noutro lugar: “[...] les petits ports doivent davantage mobilizer les chercheurs” (idem, 2008, p. 35).

Para a Época Contemporânea, os diversos factores a ter em conta num estudo sobre portos – económico, técnico, institucional e sociocultural – têm um peso diferente relativamente ao Antigo Regime (GUIMERÁ RAVINA, 1996, pp. 125-130). Os factores económico e técnico são decisivos no entendimento deste período, em que se verificou notável revolução no transporte marítimo e nas comunicações, bem como noutros sistemas de transporte, um novo padrão do comércio ocidental e uma inovação tecnológica própria da era industrial (*ibidem*, p. 132). Em Portugal, o factor institucional vem marcado pelo novo Estado Liberal, finalmente estabilizado com a Regeneração, e ganha maior relevo. A administração pública busca modernizar-se, adaptando-se ao contexto político e à estrutura económica. O estudo do factor sociocultural, por sua vez, oferece numerosas perspectivas de investigação: permite, nomeadamente, compreender o grau de modernização da sociedade, o seu envolvimento na vida portuária, a profundidade e a diversidade da sua cultura marítima e o impacto da nova “descoberta do mar”, terapêutico-recreativa (*ibidem*, pp. 130-137).

Portugal participou no crescimento económico dos séculos XIX e XX, ainda que de forma limitada, conforme as características da área geográfica (periférica) a que pertencia (LAINS, 2003, pp. 55-57). A chegada da indústria e o “salto” dos transportes,

---

<sup>5</sup> Conforme a definição de Gordon Jackson: “Those with a poor or backward hinterland and few external connections; with a small or no share of national imports and exports and, contrary to expectations, a small share of coastal trade, which was also dominated by major ports; with exceptions they owned and built few ships; they had inadequate facilities for larger ships; few warehouses; no comprehensive mercantile community or direct foreign linkages; few industries and small populations; in sum, they had no opportunity for self generated trade” (JACKSON, 2001, p. 6).



associados à máquina a vapor, foram factores de transformação. Houve então que melhorar as antigas estruturas portuárias e as condições de navegação, de que foram elaborados projectos, nem sempre levados por diante<sup>6</sup>, e uma farolagem mais densa da costa, ao mesmo tempo que se executavam estudos hidrográficos (ALEGRIA & GARCIA, 2002, pp. 11-20). O esforço de modernização, que passou a contar com novas competências, mormente através da formação de uma nova classe de engenheiros civis, reflectiu-se também no plano portuário.<sup>7</sup>

No que respeita ao Litoral Alentejano, o século XIX trouxe o impacto do novo paradigma económico, social e político, que se inscreve na instauração do Estado Liberal. O crescimento fez-se sentir, principalmente através dos portos, sobre os tradicionais planos da agricultura, da silvicultura e da pesca, bem como na abertura de novas áreas de exploração (mormente a mineira), na indústria, na organização administrativa do território, na expansão dos espaços urbanos, na demografia, na sociedade e na cultura locais. Entretanto, no plano ainda da organização e do controlo do território, o Estado procurou pôr em execução, ao longo do século XIX, medidas de fiscalização sanitária e aduaneira nas fronteiras terrestre e marítima (GARCIA, II, 1996, pp. 634 e 635), que também aqui se repercutiram.

No início do trabalho, urge aferir o contexto bibliográfico do tema. Reconhece-se, em primeiro lugar, a escassez de estudos sobre os portos portugueses, que contemplaram exclusivamente o período em questão. Os estudos específicos mais completos consideraram a Figueira da Foz e Buarcos (CASCÃO, 1989) e o rio Guadiana (GARCIA, 1996). O primeiro deles resultou de investigação sobre a economia e a sociedade de duas comunidades atlânticas vizinhas, construída como História Social, numa fase em que se verificaram algumas notáveis mudanças na economia e na sociedade. O segundo tratou da navegação no Baixo Guadiana, entre 1857 e 1917, correspondente ao ciclo de exportação do minério da sua área de influência induzido pelas necessidades da Revolução Industrial do Norte da Europa. Em termos temporais e de objecto espacial (navegação fluvial e marítima), a presente investigação apresenta semelhanças com esta última obra. No que respeita à História dos transportes, ou que integram os transportes, em particular os aquáticos, cabe destacar as obras de David JUSTINO (1988; 1989) e de Maria Fernanda ALEGRIA (1990).

---

<sup>6</sup> Cfr., em particular, LOUREIRO, IV, 1909, pp. 89-113.

<sup>7</sup> Cfr., nomeadamente, MATOS, *et al.*, 2004, pp. 13-45.

Mais recentemente, em 2000, o Instituto de História Moderna da Universidade do Porto promoveu um seminário interdisciplinar, sob o tema *O Litoral em Perspectiva histórica* (séc. XVI a XVIII), cujas comunicações foram publicadas<sup>8</sup>, e desenvolveu o projecto *Hisportos – História dos Portos do Noroeste Português na Época Moderna – séc. XV-XVIII* (Outubro de 2001 a Dezembro de 2005). Este contemplou nomeadamente: aspectos geo-morfológicos e sua interacção com dinâmicas históricas; articulação dos espaços portuários com os *hinterlands* e os *forelands*; aplicação de inovações tecnológicas associadas à engenharia hidráulica; e produção de conhecimento científico sobre o espaço (cartografia, planos hidrológicos, planos de defesa...). Embora referindo-se à Época Moderna, reveste-se de grande interesse para a época contemporânea, em particular no que respeita à reflexão teórica e aos aspectos metodológicos.

Entretanto, no âmbito de estudos apoiados por administrações de portos, foram publicadas monografias sobre o porto de Lisboa (NABAIS & RAMOS, 1987), o de Leixões (SOUSA & ALVES, 2002), o de Setúbal (QUINTAS, 2003) e, ultimamente, o de Aveiro (AMORIM, 2008), este compreendendo a problemática da abertura da barra de Aveiro no século XIX, nos planos económico, técnico e administrativo. Por fim, no seio do Instituto de História Contemporânea, da Universidade Nova de Lisboa, os portos e as actividades portuárias estão sendo objecto de investigação que incide sobre o período contemporâneo (PRATA, 2008; 2010; 2012).

A bibliografia estrangeira, em particular espanhola, francesa e inglesa, antes parcialmente citada, é fundamental para a percepção de novas abordagens do tema e no plano da metodologia. A recente valorização do papel dos pequenos portos e da navegação costeira impôs-se através de realidades como a da Galiza, a das Astúrias ou da Bretanha (HOYO APARICIO, 2006; RODRIGUEZ GUTIERREZ, *et al.*, 2008; AMGHAR, 2006), onde o recorte da costa proporciona a existência de inúmeros abrigos e uma interface favorável aos contactos entre a terra e o mar.

Em relação à área geográfica em apreço, existe, para os séculos XIX e XX, algum trabalho publicado sobre o rio Mira, que examinou os aspectos da navegação e da navegabilidade, o movimento do porto e a estrutura do comércio marítimo, bem como o balnearismo (QUARESMA, 2003; 2006). Sobre Sines, não dispomos para este período, de qualquer análise exclusivamente dedicada ao porto, mas a cidade conta com alguns

---

8 AMORIM, Inês; Amélia POLÓNIA; Helena OSSWALD (Coordenação). *O Litoral em Perspectiva Histórica. Sécs. XVI a XVIII*, 2002.

estudos nos âmbitos da economia e da sociedade com directas implicações no plano portuário (MADEIRA, 1991; 2010; PATRÍCIO, 2004; 2010). Outros estudos sobre o Alentejo, nos domínios económico e social, permitem um melhor enquadramento deste trabalho (MATOS, 1991; FONSECA, 1996; GUIMARÃES, 2006).

Para desenvolver a pesquisa, houve que recolher e estudar um conjunto de fontes, em que se destacam dados de arquivos municipais (Odemira, Sines e Santiago do Cacém) e distritais (Beja e Setúbal), do Arquivo Nacional da Torre do Tombo<sup>9</sup>, do Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, do Arquivo Histórico das Estradas de Portugal e do Arquivo Central de Marinha, entre outros. Importante foi ainda o diverso conjunto de estatísticas, legislação e outras fontes impressas, disponíveis designadamente na Biblioteca Nacional de Portugal. As publicações periódicas, em particular a imprensa local e regional, foram igualmente objecto de análise. Entre as fontes locais, destacam-se, finalmente, as fontes orais<sup>10</sup>, bem como a fotografia e outros documentos relativos ao período estudado.

Esta tese desenvolve-se em quatro capítulos, além da Introdução e da Conclusão. O primeiro e o segundo destinam-se a enquadrar e integrar o essencial do estudo. No primeiro apresenta-se um panorama das alterações da economia e da actividade portuária às escalas internacional e nacional ocorridas na segunda metade do século XIX; do progresso técnico e modernização náutica; do desenvolvimento da rede de comunicações durante a Regeneração; e das realizações e dificuldades da modernização portuária. No segundo, caracteriza-se o Litoral Alentejano, procurando-se, para maior intelegibilidade, apresentar o espaço em perspectiva diacrónica, nos planos das condições naturais e evolução histórica, dos recursos naturais e dos portos.

O terceiro e o quarto capítulos são dedicados ao desenvolvimento do tema da tese. No terceiro, faz-se a análise do território, da demografia, da estrutura urbana, dos transportes terrestres, da economia (agricultura, silvicultura, pecuária, extracção mineira, indústria e comércio) e da sociedade, incluindo a vilegiatura marítima que representou uma nova e diferente forma de apropriação do espaço litoral. No quarto e

---

<sup>9</sup> Não foi possível ter acesso a um fundo presumivelmente importante, o da Alfândega de Lisboa (de que dependiam os portos do Litoral Alentejano), recentemente transferido para o ANTT, por se encontrar em fase de organização arquivística, conforme informação repetidamente obtida ao longo da realização deste trabalho.

<sup>10</sup> Contudo, para boa parte dessas fontes, utilizou-se informação contida em fichas há muito elaboradas para outros efeitos, não tendo sido possível completar com alguns pertinentes, por os entrevistados já terem falecido.

último capítulo, serão tratados os portos e a navegação, nos aspectos da navegabilidade, das infra-estruturas, dos tipos de navegação, do movimento portuário, da exportação e da importação, dos *hinterlands* e *forlands*, da armação e da equipagem dos navios.

Um segundo volume de anexos, com documentos escritos e imagens (fotografia, iconografia e cartografia), complementa o texto da tese.

## Capítulo I – Evolução económica e portos na 2.<sup>a</sup> metade do século XIX

A centúria de Oitocentos foi, como se sabe, o século da afirmação liberal, da industrialização, do capitalismo e também da confiança no progresso e na ciência e seu uso industrial. A industrialização da Europa resultou do crescimento quantitativo e qualitativo em diversos sectores, induzido por alterações nas formas de produção e pela utilização de novas tecnologias e de novos métodos de organização da produção (LAINS, 2005, p. 260). O padrão geográfico desse processo foi relativamente bem definido, com um centro, representado por países do Norte da Europa, como a Inglaterra e a Alemanha, que progrediam na vanguarda, e uma periferia mais atrasada constituída por países do Sul da Europa, como os países ibéricos e os balcânicos (*ibidem*; idem, 2003, p. 41).

No plano dos portos, onde os impactos do novo paradigma se fizeram sentir muito significativamente, cabe esclarecer algumas questões conceptuais atinentes ao universo portuário.

A palavra latina *portus*, de que provém o termo português “porto”, designa, indiferentemente, passagem, abertura, entrada de um porto e figuradamente asilo ou refúgio. Relaciona-se com *porta*, também do latim, de que deriva “porta”. Em Portugal, a regulamentação aduaneira sempre diferenciou os portos “secos”, dos “molhados”, por onde entravam, respectivamente por terra e por mar, as mercadorias que pagavam direitos<sup>11</sup>; embora correspondentes a realidades diferentes, a noção de passagem ou entrada/saída está presente em ambos os conceitos (VITERBO, II, 1984, p. 488).

Enquanto topónimos, nomeadamente no Alentejo Litoral, abundam os “portos” e “portelas”, no sentido terrestre, como lugares de passagem, os primeiros indicando travessias a vau em rios e ribeiras (ex: Porto de Molho, em Odemira) e os segundos referindo passagens a altitudes mais elevadas, muitas vezes uma quebra na linha

---

<sup>11</sup> Ver *Regimento das Alfandegas dos Portos Secos e Molhados* [...], 1668.

divisória de águas entre duas bacias hidrográficas (ex: Portelas e Portela da Fonte Santa, também em Odemira); mesmo o topónimo Porto Covo, exíguo porto marítimo do Litoral Alentejano, não parece ter-se inicialmente formado com sentido de porto de mar, embora o tenha adquirido depois.

Na acepção marítima, os dicionários sugerem, de certo modo, a ideia de “abrigo natural” e uma “certa apropriação, domesticação” do espaço (LE BOUËDEC, 2008a, p. 12). Foi assim que as comunidades do litoral se relacionaram inicialmente com esses propícios espaços costeiros: uma praia, um pequeno canal entre rochedos, uma embocadura de um rio, onde era possível varar ou recolher os pequenos barcos de pesca, fazia o papel de porto (*ibidem*, pp. 12 e 13), com infra-estrutura inexistente ou mais ou menos sumária. No entanto, o conceito de “porto” altera-se, segundo o ponto de vista por que é analisado: Adrian Jarvis afirmou que um porto não é um lugar, mas uma comunidade de mercadores (JARVIS, 2007).

Como “encruzilhada de forças”, o porto é sujeito a diversos impulsos e influências. Os factores a ter em conta no seu estudo são diversos e têm carácter complementar: geográfico, económico, técnico, institucional, e socio-cultural (GUIMERA RAVINA, 1996, pp. 125-134; 2002, pp. 293-297). Há que acrescentar a variável tempo, pois em cada período histórico o peso dos diferentes factores é desigual (*idem*, 1996, p. 130). Além disso, o porto pode agir, ele próprio, enquanto sujeito activo, no sentido da modernização institucional, económica, técnica, territorial, social e cultural (*ibidem*, pp. 134-137).

No que respeita ao seu uso, a designação dos portos pode variar, apesar da geral natureza multifuncional de todos eles: de pesca, de comércio, de armamento, entre outras. Do ponto de vista comercial, o porto é definido por André VIGARIÉ como “une aire de mise en contact entre deux domaines de circulation” e “un prestataire de service qui répond aux besoins de ses deux clients que sont le navire e la marchandise”, o que leva à percepção de interface e aos conceitos de *hinterland* e *foreland* (e *umland*)<sup>12</sup>, que permitem valorizar a noção de territorialização do exercício das actividades portuárias (*apud* LE BOUËDEC, 2008a, p. 13).

Atendendo a que os portos se inserem num sistema que extravasa frequentemente os limites regionais e nacionais, ocorre o conceito de “sistema portuário”, que inscreve os portos num “todo coerente y apreensível, con sus

---

<sup>12</sup> Estes conceitos têm difícil tradução nas línguas ibéricas. Para *hinterland*, os franceses utilizam *arrière-pays*. Voltaremos ao assunto no capítulo IV.

elementos, atributos y relaciones” (GUIMERÁ RAVINA, 2002, p. 291).<sup>13</sup> No entanto, o conceito de sistema aplicado aos portos envolve dificuldades: para G. Jackson a definição adequada entende-o como “a set of things connected, or interdependent, so as form a complex unity”, o que exige um estudo prévio e profundo de cada porto, em micro análise, e a sua contextualização sob de vários pontos de vista: “their hinterland”, “their purpose”, “their people”, “their shipping”, “their financial capability”, “their port-based industries”, “their national support”, “their port facilities” e “their social life” (JACKSON, 2007, pp. 22-25). Sob este prisma, um porto é considerado em toda a sua complexidade: humana, social, urbana, logística, administrativa e económica. O conceito sublinha também a necessidade de avaliar o desempenho dos portos singulares no sistema (POLÓNIA, 2008, p. 27).

## 1. Crescimento da economia e seu reflexo na actividade portuária

Na segunda metade do século XIX, o impacto da 2.<sup>a</sup> Revolução Industrial na circulação de matérias-primas e de produtos acelerou o crescimento do tráfico marítimo; o comércio marítimo europeu aumentou e diversificou-se de forma exponencial. Verificou-se então uma enorme expansão de portos e cidades portuárias da Europa Ocidental, com relevo para Londres, Liverpool, Hamburgo ou Roterdão, e simultaneamente um notável papel dos portos na transformação e modernização da sociedade. Em Inglaterra, a grande potência marítima, o período de maior vigor ocorreu de 1870 a 1913, materializado pelo grande crescimento do volume de importações e exportações, do número e dimensão dos navios e da construção de infra-estruturas portuárias (JACKSON, 1996, pp. 88).

Entre 1850 e 1914, o volume de carga operada pelos portos da Europa Ocidental, medida em toneladas-milha<sup>14</sup>, cresceu sete vezes. Muito deste aumento refere-se ao tráfico intercontinental, mas o costeiro também se expandiu, duplicando,

---

<sup>13</sup> Hoje, ocorre também o conceito de “região portuária”, atribuído a uma área regional, onde a estrutura económica é influenciada por actividades portuárias e pelo sector portuário (DUCRUET, 2009).

<sup>14</sup> Tonelada-milha é a unidade de transporte de carga equivalente a uma tonelada de carga movimentada por milha. Obtém-se multiplicando o número de toneladas pela distância percorrida.

aproximadamente, no mesmo período (FISCHER, 2002, p. 197).<sup>15</sup> Mesmo em Inglaterra, houve rápido crescimento da tonelagem, com boa parte do comércio costeiro a integrar-se no externo, nomeadamente através do *transshipment* (transbordo) (JACKSON, 1996, pp. 87 e 88). O caminho-de-ferro, também em grande expansão, que frequentemente se pensa ter aniquilado o transporte costeiro na realidade não o fez (*ibidem*, p. 87).

Muitos dos espaços portuários conheceram outros tipos de transformações e de usos. Desde logo, a industrialização chegou também às actividades haliêuticas, com o aparecimento de novos métodos e instrumentos de pesca e a própria aplicação da máquina a vapor nas embarcações de pesca. Depois, como extensão, surgiu a indústria conserveira, que, ultrapassando o velho método da salga, passou a usar a lata de folha com a sardinha em óleo.<sup>16</sup> Simultaneamente, as dimensões dos navios cresceram de tal forma que exigiram grandes alterações nos portos, não só em termos de fundos, como de estrutura (CORTHELL, 1905).

Finalmente, os espaços costeiros receberam uma nova forma de apropriação e construção (TATJER, 1996, pp. 371-392): a moderna prática dos banhos de mar, por indicação médica, tendo em vista debelar uma série de males do corpo e da alma, que ocorreu inicialmente na Inglaterra e na França. Ela fez com que o litoral, antes percebido como um espaço selvagem e pouco atractivo<sup>17</sup>, passasse a ser procurado pelas elites, convertendo-se em seu local de encontro, com uma dimensão cada vez mais social.

## 2. Progresso técnico e modernização náutica

Após uma primeira vaga de inovações técnicas, em que se destacou a máquina a vapor, ocorreram uma segunda e uma terceira, durante a segunda metade do século XIX e princípios do XX. Com a 2.<sup>a</sup> Revolução Industrial, a ciência passou a ocupar lugar primacial e impulsionou o progresso tecnológico. Os avanços na metalurgia, nos materiais e técnicas de construção hidráulica, na utilização de novos combustíveis e novas formas de energia (mormente a electricidade), nas comunicações (telegrafia), na

---

<sup>15</sup> Ver ainda ARMSTRONG, 2002, p. 11.

<sup>16</sup> Cfr. PRATA, 2010.

<sup>17</sup> Inclusive o mar era entendido como “*topos* de medo” (DELUMEAU, 1978, pp. 31 e 36, *apud* FREITAS, 2007, p. 106).



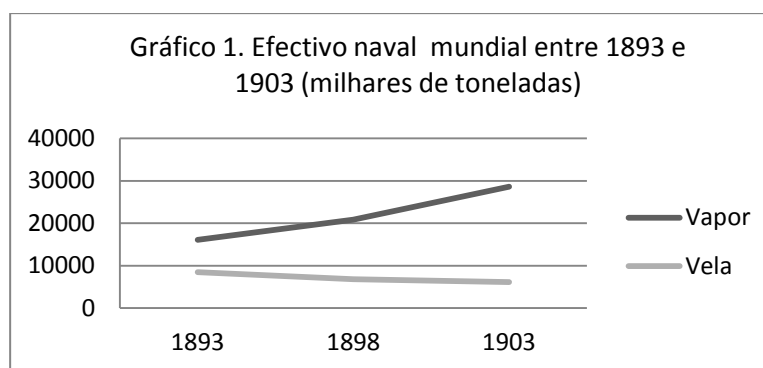
hidrografia, enfim em inúmeros campos, tiveram forte impacto na navegação, quer nos navios, quer nas infra-estruturas portuárias.

A utilização da máquina a vapor, que fora descoberta em 1760 pelo britânico James Watt, teve revolucionárias consequências nos planos da indústria e dos transportes. Com o vapor, a via terrestre atenuou ou anulou pela primeira vez, através do caminho-de-ferro, as vantagens da via aquática no transporte de mercadorias, mas esta também recebeu um enorme impulso. No dizer do engenheiro espanhol Ildefonso Cerdá, por meados do século XIX, “[...] comparando tiempos con tiempos, costumbres com costumbres y elementos com elementos, comprendi que la aplicación del vapor como fuerza motriz señalaba para la humanidad el término de una época y el principio de outra” (*apud* ALEMANY LLOVERA, 1991, p. 3).

Até ao século XIX, a propulsão dos navios usava a força do vento, através de um aparelho vélico, cuja tipologia, dimensão e eficácia variavam e cuja evolução atingiu o cume na centúria de Oitocentos. Porém, quando a vela permitia maiores velocidades e capacidades de carga, a revolução tecnológica veio dar novo rumo à navegação. As primeiras tentativas de aplicação da máquina a vapor à navegação ocorreram ainda do século XVIII, mas foi no século seguinte que, após algumas experiências na Grã-Bretanha e nos EUA, se iniciou o rápido desenvolvimento da navegação a vapor até ao seu triunfo à escala internacional.

Entretanto, iniciou-se a construção de cascos inteiramente em ferro, com enorme consequência na dimensão dos navios. Uma inovação técnica, o hélice submerso, aperfeiçoada por John Ericson, contribuiu grandemente para uma maior eficácia da navegação a vapor, substituindo as primitivas rodas de pás pouco eficientes em navegação atlântica.

Por seu lado, a máquina a vapor foi-se também aperfeiçoando. A utilização da água doce na caldeira, graças ao primeiro condensador de circuito fechado, permitiu dispensar a água do mar, cujo uso exigia a frequente dessalinização das caldeiras. A máquina de dois cilindros (de baixa e alta pressão), utilizada depois de 1855, possibilitou um melhor aproveitamento da energia e libertou os navios do transporte de grandes quantidades de carvão, um dos problemas iniciais do vapor. No final do século, outros inventos, como a turbina de vapor, potenciaram a utilização do vapor na navegação. Assim, nos últimos anos do século XIX e princípio do XX, a evolução do efectivo naval vapor/vela, à escala mundial, foi a seguinte (gráfico 1):



Elaboração própria. Dados extraídos de VÉTILLART, 1905, p. 18.

O desenvolvimento do vapor (e numa primeira etapa também da vela) introduziu novas características na navegação, que tiveram incidência nas infra-estruturas portuárias. Por um lado, permitiu o aumento da dimensão e da capacidade dos navios, o que foi alcançado, também, com a utilização do ferro e, depois, do aço na sua construção; por outro, a independência dos barcos a vapor relativamente à força e à direcção do vento, em termos de propulsão, possibilitou uma maior segurança e regularidade dos transportes, o que teve particulares reflexos na condução de passageiros e de cargas mais sensíveis; finalmente provocou uma tendência para a especialização dos navios, desde logo entre navios de carga e de passageiros, e motivou a constituição e desenvolvimento de grandes companhias de navegação (ALEMANY LLOVERA, 1991, pp. 85-90).

A crescente pressão do comércio marítimo e os avanços da engenharia náutica deram origem a progressos técnicos, como o tanque de testes de Froude, que permitiu, matematicamente, estudar o desempenho dos navios através de modelos, e possibilitaram alterações na dimensão e na forma dos navios (JACKSON, 2007a, p. 151). O aumento da dimensão e do calado dos navios exigiu maiores profundidades nos portos e obrigou a remodelar as infra-estruturas. Os próprios equipamentos portuários, agora utilizando também o vapor, eram chamados a lidar com maiores volumes de carga, que urgia movimentar mais rapidamente. A máquina a vapor começou, assim, por transformar os portos. Depois foi a vez dos *hinterlands*, com a possibilidade de alargamento a novas áreas de comércio, como a do minério. A combinação de cada vez maiores navios e mais amplas docas e a expansão da rede de caminhos-de-ferro contribuiu para a mudança de escala e de natureza da indústria da “segunda Revolução Industrial”, bem como para a enorme expansão do comércio internacional (*ibidem*, p. 151). As profundas transformações a que se assistiu nos circuitos da navegação

internacional, durante os últimos dois séculos, fazem jus à expressão “revolução dos portos” (DIAS & ALVES, 2004, p. 232). No entanto, continuou a existir uma poeira de pequenos portos, particularmente ligados ao antigo movimento costeiro e frequentados por embarcações de pequenas tonelagens, realidade que observamos em toda a Europa.<sup>18</sup>

### 3. Regeneração e desenvolvimento da rede de comunicações portuguesa

A estabilização política alcançada em Portugal, à entrada da segunda metade do século XIX, iniciou um longo período de realizações que foi designado por Regeneração, o “nome português do *capitalismo*”, na conhecida formulação de Oliveira Martins (MARTINS, II, 1996, p. 240). O crescimento das economias europeias teve naturalmente os seus reflexos, mas o País integrava a Europa Meridional, região já antes caracterizada pelo atraso económico, menos industrializada e com carácter mais agrário, que se manteve distante das economias mais avançadas.<sup>19</sup> Comparando dados estatísticos referentes aos anos de 1870 a 1913, Portugal, acompanhado por países como a Grécia, a Roménia e a Sérvia, encontrava-se entre os países da Europa de mais baixos rendimentos *per capita* (LAINS, 2003, pp. 33-35). O anterior atraso económico destes países quando a industrialização e a integração económica internacional adquiriram ímpeto representou uma desvantagem à partida (*ibidem*, p. 56). No entanto, o País cresceu economicamente, de forma lenta mas progressiva, o que é particularmente notado na indústria. O crescimento industrial foi mesmo a característica mais importante do desenvolvimento económico português ao longo do século XIX (*idem*, 2005, p. 259).

Quanto à agricultura, o País conheceu, na segunda metade do século XIX, um tempo de crescimento geral da produção, embora com oscilações, incidência regional diferente e atingindo desigualmente os diversos subsectores.<sup>20</sup> É hoje possível destacar a estabilidade da estrutura produtiva agrícola entre 1850 e 1900 e o considerável aumento da área cultivada entre 1875 e 1902 (FONSECA, 2005, p. 88). Segundo Pedro Lains, no

---

<sup>18</sup> Ver, por exemplo, para o Norte de Espanha, RODRÍGUEZ GUTIERREZ *et al.*, 2008.

<sup>19</sup> A industrialização não era, contudo, a única via para o progresso económico, como está comprovado em alguns países do norte da Europa (LAINS, 2005, p. 271).

<sup>20</sup> Ver bibliografia em FONSECA, 2005, pp. 83-89.

início da 2.<sup>a</sup> metade do século XIX, o produto agrícola atravessava em Portugal um período de declínio, mas, a partir de 1865, ele começou a crescer, mais moderadamente até 1881, e mais intensamente a partir daí até 1902. Esta fase coincide com o arranque da industrialização portuguesa. Depois de 1902, assiste-se a um crescimento mais modesto (LAINS, *apud* FONSECA, 2005, pp. 88 e 89). Este crescimento foi sobretudo extensivo, baseando-se, em muito, na criação de capital físico. Em Portugal, a área produtiva aumentou de cerca de 35% entre 1867 e 1902. Dos factores produtivos, este foi o que mais cresceu, mais do que o factor trabalho e muito mais do que o factor capital (LAINS, 2003, p. 132).

No que respeita ao Alentejo, Helder A. Fonseca demonstrou o crescimento do produto agrícola final (a preços constantes), sem recessões absolutas, mas em duas etapas distintas: crescimento lento até 1880, à custa do produto pecuário e sobretudo de algumas componentes do produto vegetal (fruticultura, viticultura e cortiça/montado), com os cereais e legumes em regressão; uma segunda etapa, até ao início do século XX, de crescimento acentuado, com o bom desempenho da produção cerealífera e olivícola, o reforço da posição da cortiça, a manutenção do sector pecuário e a diminuição da fruticultura e dos produtos vinícolas (FONSECA, 1996, pp. 110-114). Durante a 2.<sup>a</sup> metade de Oitocentos, enquanto reformas como a desamortização e desvinculação fizeram o seu curso, o Alentejo foi mesmo “um dos contextos agrários que, no país, mais progrediram” (idem, 1998, p. 498). Entre 1850 e 1890, a agricultura alentejana “foi marcada pela experimentação, pelo crescimento da área produtiva, pelo aumento extensivo das culturas arvenses, pela intensificação da exploração dos montados e pelo recuo dos incultos improdutivos [...]” (idem, 2005, p. 102). Contudo, a mecanização e o emprego de adubos químicos, dois importantes factores de progresso, associados à “segunda revolução agrícola”, só começaram a chegar ao Alentejo na última década do século XIX. Quanto ao preço dos adubos, o seu custo era inicialmente demasiado alto e não aliciava o agricultor (REIS, 1979, p. 786).

Relativamente aos transportes, a via aquática, marítima ou fluvial, era, no fim do Antigo Regime, a preferida para o transporte de mercadorias a longa distância. Num panorama de vias terrestres muito insuficientes, o transporte por barco tinha vantagens possibilitando grandes volumes de carga, de rapidez, de preço e até de segurança.<sup>21</sup> No entanto, uma antiga rede de vias terrestres, acentuadamente policêntrica (HESPANHA,

---

<sup>21</sup> Sobre as vantagens, em particular de preço, do transporte fluvial ou marítimo, ver JUSTINO, I, 1988, pp. 172 e ss.

1994, p. 111), percorria o território, sobre elas passando os almocreves que transportavam e distribuíam as mais variadas mercadorias. Aos portos marítimos e fluviais, enquanto interfaces num sistema intermodal, convergiam os caminhos que os colocavam em contacto com os respectivos *hinterlands*.

No fim do século XIX, a navegação de longo curso era servida sobretudo por barcos de ferro; contudo, os tradicionais estaleiros portugueses construíam apenas pequenas embarcações de madeira empregadas na cabotagem, como os iates, os caíques e as chalupas (MATOS, II, 1901, p. 167; LOUREIRO, I, 1904, p. 12). Não havia em Portugal condições para o desenvolvimento de uma marinha moderna, até porque não existia uma base industrial que o permitisse. Nesta situação não era possível criar uma marinha com condições de concorrer com as marinhas estrangeiras (POINSARD, II, 1910, pp. 334 e 335): a bandeira nacional ocupava uma modesta percentagem no movimento dos portos portugueses (MATOS, II, 1901, p. 298; ALEGRIA, 1990, pp. 193-195) e o comércio com o exterior era quase totalmente assegurado por navios estrangeiros.

O velho sistema de comunicações terrestres beneficiou, mormente depois de 1780, de um programa de construção e reparação de estradas e pontes, promovido pelo poder central, interrompido nas vésperas das invasões francesas e relançado ainda na primeira metade do século XIX. Em 1835, foi criada uma “Comissão dos melhoramentos de comunicação interior”, de carácter consultivo, destinada a elaborar um plano geral de estradas, pontes, encanamentos, canais e portos, seguida de legislação no mesmo sentido. Uma nova política de estradas à escala nacional, posta em prática por Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque e a Inspecção Geral das Obras Públicas do Reino, integrava-as numa rede de comunicações em articulação com a navegação fluvial e costeira (JUSTINO, II, 1989, p. 191). Com o governo de Costa Cabral, há incremento nas vias de transporte, desde logo pela criação da “Sociedade promotora das comunicações internas do Reino”, presidida pelo Duque de Palmela. A carta de lei de 26 de Julho de 1843 deu início a todo um trabalho de construção e reconstrução de estradas. Entre as estradas directas de Lisboa para as capitais de distrito, uma estendia-se ao longo do litoral até Faro, passando por Setúbal, Comporta, Melides, Milfontes, Odeceixe, Aljezur e Lagos (MATOS, I, 1980, pp. 32-51).

Contudo, só na segunda metade do século XIX, a rede de estradas a cargo do Estado se desenvolveria francamente, embora, na prática, atendendo “as necessidades de circulação pré-existentes” e em função das ligações à ferrovia (ALEGRIA, 1990, p. 163). De facto, só na passagem para o século XX foi definida uma clara política viária.

Em 1900, a densidade da rede rodoviária em Portugal não podia comparar-se com a dos países do Norte e do Centro da Europa, mas superava a da Espanha (HERRANZ LONCÁN, 2008, p. 55), mostrando que, apesar dos avanços, o País se encontrava claramente atrasado também neste aspecto. Em todo o caso, “algo mudou na rede viária portuguesa na segunda metade do século XIX; a grande dúvida prende-se não com as vias, antes com o que circula sobre elas” (JUSTINO, II, 1989, p. 194), o que remete para a questão do aparelho produtivo e suas insuficiências.

O Conselho de Obras Públicas ponderava em 1854 a importância primordial da rede de caminho-de-ferro, dependendo o seu funcionamento da articulação conseguida com as vias fluviais, canais e estradas. Considerava-se a via fluvial como o meio mais económico para o transporte das produções, enquanto as estradas apresentavam uma vocação subsidiária dos restantes subsistemas (PACHECO, 2001, pp. 109 e 110).

A via-férrea, que valorizou desde o início o papel de Lisboa como ponto de irradiação, lançou várias linhas na direcção do Norte (Porto), de Leste (Espanha) e do Sul (Algarve), dando resposta ao problema do abastecimento de Lisboa, em especial de cereais, provenientes do Alentejo e do Ribatejo (ALEGRIA, 1990, nomeadamente pp. 262 e 298). Para o Sul, o caminho-de-ferro trouxe a possibilidade de transporte a vastas áreas até aí desprovidas de facilidades nesse âmbito e constituiu, também para muitos lugares, uma alternativa ao transporte fluvial e marítimo. Um plano de ligações rodoviárias entre as povoações e os portos às estações mais próximas foi lançado de modo a articular o transporte ferroviário com o marítimo.<sup>22</sup>

Em 1920, lançada já a maior parte da rede de caminho-de-ferro em Portugal, o País tinha uma densidade ferroviária muito inferior à dos países desenvolvidos da Europa, superando, porém, a dos países mais periféricos, como os balcânicos. Relativamente à Espanha, Portugal alcançara então uma densidade um pouco mais alta (HERRANZ LONCÁN, 2008, p. 49).

Quanto aos homens que no terreno deram corpo a estas obras, os engenheiros, verificamos que, no século XIX, num clima de especialização, engenheiros com aptidões em áreas como a construção civil, as minas e a agronomia, participavam do processo de modernização técnica de Portugal.<sup>23</sup> Contagiado pelo clima de “prosperidade económica” e de dinamismo tecnológico dos países mais desenvolvidos e

---

<sup>22</sup> Cfr. ALEGRIA, 1990, pp. 162, 163, 167 e 334, nomeadamente.

<sup>23</sup> Até ao fim do Antigo Regime, da engenharia militar provinham os técnicos que, além de se dedicarem às tarefas próprias, produziam obra de carácter civil.

buscando dar resposta aos problemas com que se debatia, Portugal procurou desenvolver o ensino técnico e da engenharia.

Com a Regeneração, foram lançadas grandes campanhas de obras públicas, mormente no campo das infra-estruturas dos transportes, no estudo e reconhecimento do território e das potencialidades do subsolo, no aproveitamento da energia eléctrica e até na gestão das indústrias.<sup>24</sup> Os engenheiros intervenientes neste processo, muitos deles formados no estrangeiro (em particular na *École des Ponts et Chaussées* francesa), assumiram um papel de grande relevo na esfera nacional (MATOS, 2009). A consciência da sua importância e da sua especificidade está na origem da criação, em 1864, do Corpo de Engenharia Civil e dos seus Auxiliares, no âmbito dos serviços técnicos dependentes do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, que, contudo, pouco tempo duraria. Em 1869, surgiu a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, cuja importante actividade se desenvolveu até 1936, enquanto espaço de produção e de divulgação de conhecimento e como plataforma de formação. As condições económicas, sociais e políticas na segunda metade do século XIX, caracterizadas por forte protagonismo do Estado e pela incipiência industrial, conduziram os engenheiros para o serviço público, bem notável no trabalho das infra-estruturas da moderna rede de transportes terrestres (rodovia e ferrovia) (DIOGO, 1994, pp. 309-314). Ao mesmo tempo, com a valorização das competências técnicas, os engenheiros passaram a ter significativa intervenção na vida político-administrativa do País, inclusive assumindo a direcção de governos e ministérios (MATOS *et al.*, 2004, p. 25).

---

<sup>24</sup> Ver nomeadamente DIOGO, 1994; MATOS, SANTOS & DIOGO, 2004; MATOS, 2007.

#### 4. Modernização portuária portuguesa: realizações e dificuldades

No fim do Antigo Regime, com o desenvolvimento técnico-científico, chegavam também a Portugal o eco e o impacto das inovações e dos novos conceitos, designadamente nos planos da hidrografia e da engenharia.

A moderna cartografia hidrográfica portuguesa iniciou-se com Marino Miguel Franzini (1779-1861)<sup>25</sup>, autor do conhecido *Roteiro das Costas de Portugal* (1812), mas só durante a segunda metade do século XIX, com a presença mais frequente de navios estrangeiros em portos portugueses, a cartografia conheceu significativos avanços. A edição da *Carta Geographica de Portugal*, na escala de 1:500.000, em 1865, e a publicação sucessiva das folhas da *Carta Geral do Reino* (depois *Carta Chorografica de Portugal*), na escala 1:100.000, levantada entre 1853 e 1904, criaram condições para a publicação de mapas em série geológicos, agrícolas e hidrográficos (ALEGRIA & GARCIA, 2002, pp. 11 e 12). No entanto, enquanto as cartas geológicas e agrícolas beneficiaram directamente dos levantamentos topográficos efectuados, as cartas hidrográficas só em pequena parte aproveitaram desses trabalhos geodésicos. Além disso, os mapas hidrográficos que cobriam a costa portuguesa, no período em causa, apresentam diferentes escalas, sem contiguidade dos espaços cartografados e foram editados por organismos diversos, resultando aparentemente de trabalho sem um planeamento muito organizado (*ibidem*, p. 12).

O melhoramento das barras e das infra-estruturas, fundamental para o desenvolvimento comercial, exigiu a participação dos engenheiros e seus conhecimentos nas áreas da engenharia hidráulica e civil e dos novos materiais (MATOS *et al.*, 2004, p. 29). No entanto, quer no século XIX, quer nas primeiras décadas do seguinte, a engenharia portuária ainda não tinha capacidade, em Portugal como em qualquer outro país, de avaliar previamente o efeito das obras de abrigo, pelo que muitos dos trabalhos se desenvolveram em etapas sucessivas, aprendendo com a própria solução à medida que era posta em prática e através da analogia com casos conhecidos no estrangeiro, até na construção dos principais portos, de que é exemplo o porto de Leixões (OLIVEIRA, 2004, pp. 278 e 295). No respeitante às fozes dos rios, o problema assumia particular complexidade pois os engenheiros tinham de lidar simultaneamente com os meios marinho e fluvial (PRATA, 2011, p. 84).

---

<sup>25</sup> Sobre Franzini, ver NUNES, 1988.



Por meados do século XIX, a realidade portuguesa em termos de infra-estruturas portuárias aproximar-se-ia da espanhola, onde se verificava notável atraso em relação a países europeus como a Inglaterra ou a França, conforme as palavras de um autor espanhol:

En esa época los puertos son, salvo en los arsenales de la Armada, simples fondeaderos contiguos a los emplazamientos históricos de los núcleos urbanos, com una obra civil de pequeñas dimensiones, reducida en la mayor parte de los casos a elementales muelles de ribera o a pequeños diques de abrigo (ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, 1996, p. 168).

Em Portugal, com a Regeneração, o Estado, que detinha a tutela em matéria portuária, iniciou reformas no plano jurídico, designadamente com a aplicação do regime de autonomia administrativa, ainda que mitigada, a alguns portos, e buscou, no quadro do desenvolvimento dos transportes e comunicações, uma melhoria das condições dos portos e da navegação (PRATA, 2011, p. 87). Projectaram-se acções de melhoramento dos portos, em que intervieram engenheiros com conhecimentos recentes de engenharia hidráulica civil, e levaram-se a cabo obras de alumramento e sinalização da costa, bem como na área das comunicações telegráficas. Novos equipamentos inovadores, como o plano inclinado para querenar navios, foram também chegando a Portugal.<sup>26</sup> Materiais, como o cimento artificial, começaram a fabricar-se algo tardiamente: a primeira fábrica de cimento *Portland* só foi criada em Alhandra, em 1894, mas a sua produção passou a ser fundamental para a construção em betão armado, técnica que os engenheiros portugueses já conheciam (MATOS *et al.*, 2004, p. 39 e 40). Naturalmente continuava a verificar-se um grande atraso da realidade portuguesa comparativamente com os avanços da engenharia portuária do Norte da Europa e suas realizações.

Uma obra destacou-se no panorama portuário português: a construção do porto artificial de Leixões, adjudicada em 1884 e terminada em 1892, mas com intervenções nos anos seguintes, em especial para resolver avarias provocadas pelos temporais.<sup>27</sup> Apesar de tudo, as soluções técnicas encontradas para a construção deste porto

---

<sup>26</sup> Que vinha já da 1.ª metade do século (SANTOS, 1844).

<sup>27</sup> Nela participou Adolfo Loureiro, engenheiro que, além de diversos trabalhos em estudo e direcção de obras de engenharia hidráulica, deixou uma extraordinária obra escrita sobre a situação dos portos portugueses, em 11 volumes, publicada entre 1904 e 1910, sob o título *Os Portos Marítimos de Portugal*, anteriormente citada. Loureiro tomou por modelo a obra *Ports Maritimes de la France* (LOUREIRO, I, 1904, p. 7), publicada em Paris (8 vols., Imprimerie nationale, 1874-1899).

enfermavam das deficiências do conhecimento da época, principalmente quanto ao ambiente de agitação oceânica na costa e à acção hidrodinâmica das ondas face a obstáculos artificiais (OLIVEIRA, 2004, p. 278).

Relativamente ao porto de Lisboa, as suas qualidades naturais faziam dele, sob todos os pontos de vista, o principal porto do Continente e mesmo da Península Ibérica, mas só próximo do fim do século XIX, um Plano Geral de Melhoramentos do Porto de Lisboa levou por diante um conjunto de obras que configuraram a extensa frente ribeirinha de Lisboa (NABAIS & RAMOS, 1987).

Muitos outros portos, mesmo pequenos, foram, mais ou menos, alvos de projectos que contemplavam as áreas clássicas da engenharia portuária: estabilização e melhoria de barras, obras de abrigo, conquista de área líquida (OLIVEIRA, 2004, p. 271) e cais de acostagem e carga e descarga.<sup>28</sup> Projectos que frequentemente ficaram por executar ou se detiveram muito aquém das intenções. Aliás, numa situação em os projectos e sua execução raramente assentavam em bases sólidas de investigação e num contexto de planeamento deficiente, o remedeio e a obra de circunstância acabaram por se traduzir em avultados gastos sem a utilidade correspondente (PRATA, 2011, pp. 80 e 83). Portugal “viveu o drama da modernização portuária com muita emotividade e pouca eficácia, sempre com sentimento de ‘atraso’, mas mesmo assim a sua ‘revolução portuária’ representou um esforço técnico e financeiro importante para a debilidade económica que sempre lhe esteve subjacente” (DIAS & ALVES, 2004, p. 233). No cômputo final, reconhece-se que, além de Lisboa e de Leixões, diversos portos receberam obras, alguns deles, como Viana do Castelo, significativas (LOUREIRO, I, 1904, p. 126), mas que a maioria dos pequenos portos se ficou pelos projectos ou obra escassa e insatisfatória, como nos casos dos portos alentejanos.

Uma área particular, a dos canais, que permitiam aumentar a capacidade aquática navegável oferecida pelos rios, teve na Europa grande difusão, mas não conheceu em Portugal desenvolvimento significativo devido às características físicas do território (relevo, clima e regime fluvial). Já em 1854, o Conselho de Obras Públicas referia, não obstante reconhecer a via fluvial como o meio mais económico para o transporte das produções, ser difícil levar a cabo obras nesta vertente, devido à topografia bastante irregular do país, pelo que “[...] os melhoramentos fluviaes pela maior parte hão de ser isolados, em pequena escala, e de uma importancia quasi

---

<sup>28</sup> O ponto da situação é feito, no princípio do século XX, por LOUREIRO, 1904-1910.

puramente local [...]” (*apud* PACHECO, 2001, p. 110). Como escrevia o sociólogo francês Poinsard que veio em estudo a Portugal, meio século depois, confirmando esta opinião: “Quant aux canaux de navigation, ils sont inconnus en Portugal”, mas reconhecendo as particulares dificuldades de implementar um sistema de canais num país tão acidentado, acrescentava “ils seraient, du reste, difficiles et coûteux à établir en un tel pays.” (POINSARD, II, 1910, p. 327).

## Capítulo II – Litoral Alentejano entre a Idade Média e meados do século XIX

Neste estudo de História contemporânea justifica-se um capítulo preparatório, em que se recue no tempo e se faça uma “apresentação” do espaço, em perspectiva histórica. O objectivo é proporcionar simultaneamente um quadro preliminar do tema a desenvolver e uma diacronia longa que permita compreender eventuais linhas de força. Cronologicamente o limite mais distante será a Idade Média tardia, onde se encontram as bases da organização espacial, no quadro da consolidação política do País, e as primeiras referências a uma economia cujas características persistiram até ao século XIX, bem como as mais antigas menções escritas ao comércio marítimo e às pescas no Litoral Alentejano. As condições naturais do espaço e a sua evolução histórica geral abrirão o capítulo; seguir-se-á uma apreciação dos recursos naturais que oferece; e concluir-se-á com a inventariação e caracterização dos portos existentes.

### **1. Condições naturais e evolução histórica**

No Sudoeste alentejano, estirando-se paralelamente à linha da costa, a cadeia montanhosa formada pelas serras de Grândola e do Cercal delimita, por nascente, uma estreita e plana faixa litoral. Enquanto “unidade de paisagem”, trata-se, na classificação de Orlando Ribeiro, do “Alentejo litoral com elevações”. A área que nos interessa inclui ainda, parcialmente, duas outras unidades: a “Depressão do Sado” e a “Serra Algarvia” (RIBEIRO, 1991, pp. 188 e 189).

Nas últimas décadas o conceito de paisagem tem sido entendido, na abordagem holística e interdisciplinar da Ecologia da paisagem, como um “sistema”, complexo e dinâmico, em que interagem factores naturais e culturais, determinando e sendo

determinados pela estrutura global (PINTO-CORREIA *et al.*, 2001, pp. 197-200; ABREU, *et al.*, I, 2004, pp. 29 e 30). Em todo o caso, a classificação de Orlando Ribeiro é aproximadamente corroborada por um estudo mais recente elaborado na Universidade de Évora, que procura afinar e actualizar a caracterização (ABREU *et al.*, I, 2004, pp. 50 e 51).

Fig. 2. Unidades de paisagem

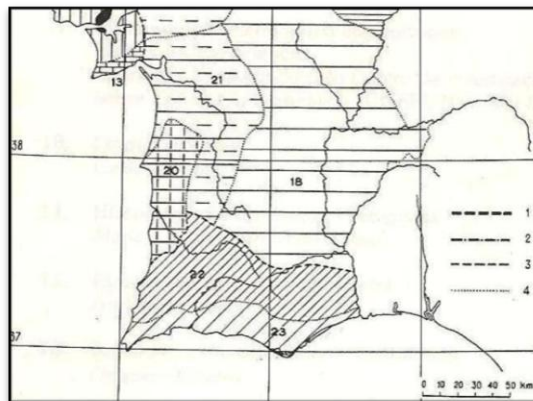
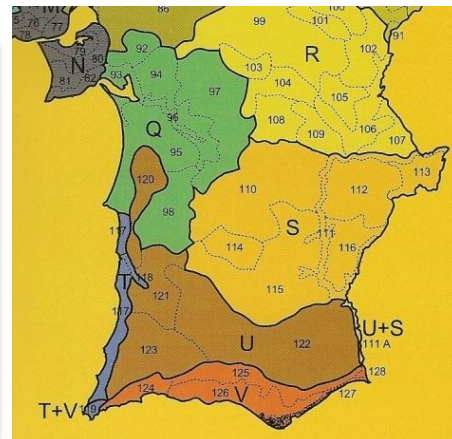


Fig. 3. Unidades de paisagem



À esquerda, fracção do mapa de Portugal com as “Unidades de paisagem”, segundo Orlando Ribeiro (RIBEIRO, 1991, pp. 188 e 189). Os números 20, 21 e 22 indicam, respectivamente, o “Alentejo litoral com elevações”, a “Depressão do Sado” e a “Serra Algarvia”. À direita, classificação segundo Alexandre Cancela D’ABREU *et al.* 2004, que inclui o mesmo território em três grupos de unidades de paisagem e seis unidades de paisagem: unidades “Pinhais do Alentejo Litoral” (95) e Terras do Alto Sado (98) compreendidas no grupo “Terras do Sado” (Q); unidades “Litoral Alentejano e Vicentino” (117) e “Vale do Mira” (118), inseridas no grupo “Costa Alentejana e Sudoeste Vicentino” (T); unidades “Serras de Grândola e do Cercal” (120) e “Colinas de Odemira” (121), incluídas no grupo “Serras do Algarve e do Litoral Alentejano” (U).

Do ponto de vista geomorfológico<sup>29</sup>, a costa alentejana entre a ribeira (lagoa) de Melides e a ribeira de Odeceixe conta com quatro notáveis acidentes, de interesse portuário: o cabo e a baía de Sines, o ilhote do Pessegueiro e a foz do rio Mira.

Ao “maciço eruptivo de Sines”, importante formação geológica de rochas eruptivas (gabros, dioritos, sienitos), deve a área de Sines a sua configuração. Um cabo abriga um bem pronunciado recesso costeiro e defende-o dos ventos de norte. Aqui encontra-se uma baía, contornada parcialmente por uma praia de areia e por um alcantilado, no alto do qual se desenvolveu a povoação de Sines. Este sítio de Sines enquadra-se numa certa lógica de ocupação do litoral. De facto, no Centro e no Sul do País, os portos de pesca mais importantes encontram-se abrigados em baías viradas a sul

<sup>29</sup> Sobre o assunto ver PEREIRA, 1990.

e protegidas por promontórios rochosos: são assim Buarcos, Nazaré, Peniche, Cascais, Sesimbra e Sines (RIBEIRO, 1991, p. 128).

A cerca de sete milhas náuticas para sul, surge a pequena enseada de Porto Covo, exíguo abrigo talhado na falésia, e o ilhote arenítico do Pessegueiro que forma um canal com a costa. Finalmente, a aproximadamente igual distância mais a sul, abre-se a embocadura do rio Mira, o mais marcante acidente deste tipo desde a foz do Sado à costa algarvia.

Entre a linha costeira e o cordão montanhoso concordante, que se eleva a uma distância entre 5 e 15 km, existe uma plataforma, em geral arenosa, formada quando, no Plioceno, o mar invadiu o bordo do maciço antigo e o nivelou por abrasão, deixando sobre ele, após a regressão, um extenso depósito sedimentar (FEIO, 1952, pp. 108 e ss). No falar local, é a *charneca*.<sup>30</sup>

Do ponto de vista climático, apesar da feição mediterrânea da região em que se inclui (RIBEIRO, 1991, pp. 43 e 82), a acção moderadora do oceano origina pequenas amplitudes térmicas e alta humidade relativa do ar, diferenciando-a sobremaneira do interior do Alentejo (*ibidem*, pp. 82 e 159). Neste extenso arneiro, varrido pelos ventos salgados que sopram do mar, ocorre uma vegetação em geral rasteira e pulvinar (TOULSON, 1964, pp. 3 e 7).<sup>31</sup>

A serra do Cercal, fortemente dissimétrica, opõe a sua vertente escarpada – resultante de falha tectónica geologicamente recente (FEIO, 1952, pp. 108 e ss.; BIROT, 1975, p. 124) – à penetração do ar marítimo e origina aí chuvas mais abundantes. Na *serra*, surgem outros solos e uma vegetação mais rica e variada, de que se destaca o economicamente importante sobreiro (FEIO, 1983, p. 30).

Iniciaremos a nossa análise diacrónica na Idade Média, quando o quadro político da formação do País se consolidava.<sup>32</sup> Terminada a Reconquista, a faixa litoral do Alentejo resumia-se a um espaço de escasso e esparsa povoamento, de raras povoações nem sempre com força para, claramente, polarizarem o território onde se situavam. Era o que ocorria, em 1235, com “Cacém”, nesta data incluída no alfoz de Aljustrel.<sup>33</sup> Mais

---

<sup>30</sup> A designação de “charneca” ocorre também no interior do concelho de Odemira: a freguesia de Colos tem a sua charneca constituída pelos terrenos predominantemente arenosos da bacia hidrográfica do Sado (GUERREIRO, 1987, pp. 51 e 52)

<sup>31</sup> Hoje, com o aproveitamento hidroagrícola do Mira, a paisagem alterou-se significativamente.

<sup>32</sup> Sobre este quadro natural encontram-se, porém, vestígios da presença humana desde a Pré-História, havendo inclusive provas da exploração dos recursos mineiros pelos Romanos, como adiante se referirá.

<sup>33</sup> ANTT, *Gavetas*, 5, mç. 1, n.º 17; *Livro I de Mestrados, Ordem de Santiago*, fls. 170v.º e 171.

a sul, Odemira aparecia, em 1256, como centro polarizador da bacia do médio e baixo Mira, numa organização espacial que encontramos enquadrada no Sudoeste peninsular (GARCIA, 1986, pp. 57-59). Estes poucos núcleos de povoamento erguiam-se retraídos relativamente à linha costeira, onde não figurava qualquer assentamento populacional de expressiva dimensão. A maior parte do Litoral Alentejano ficou sob o poder senhorial da Ordem Militar de Santiago, que tão proeminente papel desempenhara na Reconquista. Exceptuava-se Odemira, apenas com breve passagem pelo domínio espátario (QUARESMA, 2006, p. 84).

Na primeira metade do século XIV, dois centros, com extensos termos, avultavam entre Alcácer e a algarvia Aljezur: Santiago do Cacém e Odemira. Os alfozes destas duas vilas tiveram, porém, destinos diferentes. O de Santiago viu-se amputado, ainda em meados de Trezentos, pela criação da vila portuária de Sines, cujos habitantes haviam solicitado autonomia ao rei, invocando a sua posição na fronteira marítima e prometendo fortificar o lugar.<sup>34</sup> Foi ainda o critério portuário, povoador e defensivo que levou a Coroa a decidir, por finais de Quatrocentos, a desagregação do termo de Sines, para fundação de Vila Nova de Milfontes, na foz do Mira (QUARESMA, 2003, pp. 21 e ss.).<sup>35</sup> Finalmente, Colos, pequeno território notavelmente macrocéfalo, antiga comenda e alcaidaria, marginal e já sem contiguidade territorial relativamente a Sines, acabou também por se autonomizar administrativamente. Densificava-se, então, a rede concelhia, como forma de otimizar a administração do território, num período de crescimento populacional (DIAS, 1996, pp. 281 e 282).

Se no plano municipal a estruturação do espaço era mobilizada pelo poder régio, mesmo quando coexistia com o de uma ordem militar, já na malha mais fina da rede paroquial era o poder eclesiástico que se antecipava (embora frequentemente por iniciativa da população), numa acção de natureza organizacional, mas também de construção identitária (BOISSELIER, 2003, pp. 206 e 207).

Quanto a Odemira, só à entrada do último quartel de Quinhentos, ocorreu ampla reorganização do território, que, inserindo-se nas necessidades de uma população em crescimento, foi consequência directa das orientações emanadas do Concílio de Trento (1556-1563), parte delas procurando uma maior eficácia catequética e um melhor

---

<sup>34</sup> *Chancelarias Portuguesas. D. Pedro (1357-1367)*, 1984, pp. 323, 324, 451 e 452.

<sup>35</sup> Os séculos XIII a XV correspondem em Portugal, de norte a sul, à fundação e ampliação de inúmeras povoações do litoral, de que são exemplos Caminha, Viana, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Buarcos, Pederneira, Lourinhã, Ericeira, Sines, Vila Nova de Milfontes, etc., ligadas à necessidade de fixar gente para defesa da costa e para apoio ao comércio marítimo então em expansão (MARQUES, 1987, pp. 186 e 190).

“enquadramento” dos fiéis no seio da Igreja, quer através de mais numerosos e mais bem preparados clérigos, quer por uma maior cobertura do território de paróquias de dimensões adequadas às necessidades.<sup>36</sup>

A natureza de centro polarizador da área identificada *grosso modo* com a bacia hidrográfica do rio Mira, por via do seu porto fluvio-marítimo, foi característica primeira da vila de Odemira, ao longo dos séculos (GARCIA, 1986, pp. 57-59). No plano senhorial pertenceu, entre 1446 e 1661, aos domínios de uma das principais famílias da nobreza de Portugal, os condes de Odemira.<sup>37</sup>

Entretanto, a Ordem de Santiago da Espada, terminado o papel militar que desempenhou durante a Reconquista, e com a autonomização do ramo português, sofreu um processo gradual de controlo régio, processo que terminou com a anexação à Coroa, em 1550. Os seus proventos, onde avultavam os *dízimos*, que incidiam sobre a produção (pão, vinho, azeite, frutas e legumes, gados, etc.), irão inclusivamente servir, ao longo do Antigo Regime, através das *comendas*, a estratégia real da concessão de mercês a uma nobreza cortesã, ampliando a capacidade distributiva da Coroa (MONTEIRO, 1998, pp. 45-47).

Olhando a linha costeira entre a foz do Sado e as cidades do Sul algarvio, a única povoação de dimensão significativa, entre os séculos XVI e XIX, era Sines, uma “póvoa marítima” de fundação tardo-medieval (ROSSA, 1995, p. 257). A regularidade do seu traçado urbano, observável nas plantas dos séculos XVII e XVIII, com as suas “seis calles tiradas a cordel”, no dizer de um viajante espanhol (ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, p. 574), mostra essa matriz. A sul, na foz do Mira, Vila Nova de Milfontes, outra “vila nova”, com um urbanismo de características menos vincadas. Recuadas, mas com ligação mais ou menos facilitada ao mar, Santiago do Cacém e Odemira.

A situação de Sines, em local alto e escarpado, inscreve-se na lógica mediterrânica da escolha de sítios naturalmente defensáveis, em que a “combinação de uma baía abrigada e de uma colina fragosa caracteriza as aglomerações litorais [...]” (RIBEIRO, 1991, p. 36). Milfontes também se elevava sobre um local escarpado, na margem direita do rio Mira; o seu *sítio*, virado a sul e ao sol, obedecia ao tão

---

<sup>36</sup> *O Sacrosanto, e Ecumenico Concilio de Trento em Latim e Portuguez*, II, 1781, pp. 65 e 67. O impacto da Contra-Reforma em Portugal foi significativo até porque as disposições do concílio tridentino foram adoptadas como leis do Reino (Alvará de 12 de Setembro de 1564 e provisão de 19 de Março de 1569). Cfr. *Ordenações Filipinas*, Livro 2.º, Título I, § 13, e Aditamentos, pp. 501-509) e aplicadas em conformidade (ver *Decretos do Concilio Provincial Eborense*, Évora, 1568, Sessão Segunda, Título IX, Decretos I e II).

<sup>37</sup> Sobre os condes de Odemira, ver, entre outros, SOUSA, IX, 2007, pp. 250-334.



característico “tropismo adaptativo” das implantações urbanas portuguesas.<sup>38</sup> Na costa ocidental portuguesa, ela é, contudo, o derradeiro exemplo, pois, para Sul, as duas povoações ribeirinhas, Odeceixe e Aljezur, antigos portos fluvio-marítimos, localizavam-se na margem oposta, denotando uma história diferente e uma adaptação a condições geográficas particulares. Quanto a Odemira, sobre um defensável cerro debruçado para o Mira, praticamente no fundo do troço navegável, com algumas boas várzeas perto, acabou por ter uma expansão urbana moderna em direcção oposta ao rio.

Aliás, nem só em Portugal os homens buscaram os lugares mais propícios do litoral e evitaram as costas hostis: isso aconteceu em Inglaterra, em França, em Espanha. A civilização marítima europeia moderna desenvolveu-se sobretudo em áreas estuarinas, onde se concentravam actividades de cabotagem e de comércio de longo curso, mas, mesmo aqui, não era o mar que ocupava a maioria da população (CABANTOUS, 1990, pp. 54-57, cit. in FREITAS, 2010, p. 54).

Na segunda metade do século XVI, um antigo problema das populações marítimas, a pirataria e o corso, iniciou novo ciclo, com significativas consequências. A forte componente corsária que esteve associada ao confronto entre potências europeias cristãs e o islâmico Império Otomano (BRAUDEL, II, 1995, p. 235) impulsionou o corso norte-africano nas costas europeias. Do Estreito de Gibraltar irrompia para o Atlântico, anualmente, um contínuo fluxo de barcos corsários, numa actividade que não pretendia alterar o mapa dos domínios das partes envolvidas, mas apenas manter o confronto, o que significava também uma forma de ganhar a vida (BUNES IBARRA, 1998, pp. 194 e 195).<sup>39</sup>

A república corsária de Argel, dependente do Império Otomano, converteu-se na principal base de onde partiam os navios que, entre Maio e Outubro, quando o tempo e o mar permitiam, percorriam as costas em busca de presa. No Verão de 1582, Vila Nova de Milfontes foi saqueada. Em breve, nem Sines era já capaz manter os corsários afastados, pelo que em 1586, foi dotada de um corpo de 25 soldados profissionais, para ajudar na defesa e dar ânimo à população. Entretanto, foi fortificada, como foi possível, a costa do Pessegueiro e edificado o forte de Milfontes (1599-1602), tudo conjugado com um sistema de vigias e rondas a cavalo, cuja despesa corria às custas dos moradores (QUARESMA, 2003, pp. 151-155).

---

<sup>38</sup> Cfr. RIBEIRO, 1971, pp. 574-580; GASPAR, 1975, pp. 127-129; FERNANDES, 1987, pp. 86 e 87.

<sup>39</sup> Cfr. GUERREIRO, 1997, pp. 201-235.

Durante a Guerra da Restauração (1641-1668), a atenção do poder esteve sobretudo centrada na fronteira terrestre, com a capital do Governo de Armas do Alentejo instalada em Elvas. Em 1678, o regente D. Pedro acabou por assinar um decreto passando as praças de Sines e Milfontes para a província da Estremadura e sua anexação à praça de Setúbal, o que conferia melhor ligação em termos logísticos e operacionais (idem, 2010, p. 214). Por finais do século XVIII, o risco corsário tinha-se quase extinguido e outras formas de fazer a guerra estavam a surgir; em meados do século XIX, o sistema de defesa marítima era posto em causa e repensado.<sup>40</sup> A feição castrense que, sobretudo depois da segunda metade do século XVI, tinha marcado a costa alentejana e seus portos, estava a terminar.

Em termos populacionais, os concelhos do litoral português cresceram, ao longo dos séculos XVI a XVIII. Porém, o Litoral Alentejano fazia parte das áreas de mais baixa densidade populacional em Portugal.

Entre as duas vilas litorais, Sines e Vila Nova de Milfontes, as diferenças eram grandes. Atendendo à população que, em 1532, vivia nas sedes concelhias, a vila de Sines tinha 180 moradores e apenas 23 no termo (FREIRE, 1906, p. 334) e, no final do século, 298 casas.<sup>41</sup> Os séculos XV e XVI terão sido um tempo de crescimento, que no período seguinte terá estagnado; se compararmos as plantas da vila de princípios do século XVII e as de finais do XVIII, não dava mostras de grande aumento.<sup>42</sup> Contudo, até meados do século XIX, permaneceu, de longe, a primeira povoação do Litoral Alentejano, continuando a apresentar notável macrocefalia no quadro concelhio.

Sobre Vila Nova de Milfontes, o *Numeramento de 1527-1532* dizia-a toda despovoada, não obstante as tentativas de povoamento (carta de fundação, couto de homiziados): 10 moradores, mais 67 casais apartados para o termo, decerto a grande maioria no Cercal (FREIRE, ed., 1906, p. 334). Na segunda metade do século XVI, algum crescimento, mas em 1582 a povoação sofreu uma razia pelos corsários argelinos, seguida de várias outras incursões. Novas condições defensivas, com a construção do forte, permitiram a retoma (ver planta 46, em Anexos). Porém, esta seria lenta e difícil, e até meados do século XIX Milfontes manter-se-ia uma pequena vila,

---

<sup>40</sup> DIE/GEAEM, 5848-1-3-5, *Relatório da Inspeção feita aos pontos Fortificados* [...], 1856, assinado pelo Tenente-coronel engenheiro António de Sousa de Menezes.

<sup>41</sup> ANTT, *Livro das Plantas da Casa Cadaval*, n.º 29, *Costa e planta da Villa de Sines*, ca. 1602, de Leonardo Turriano.

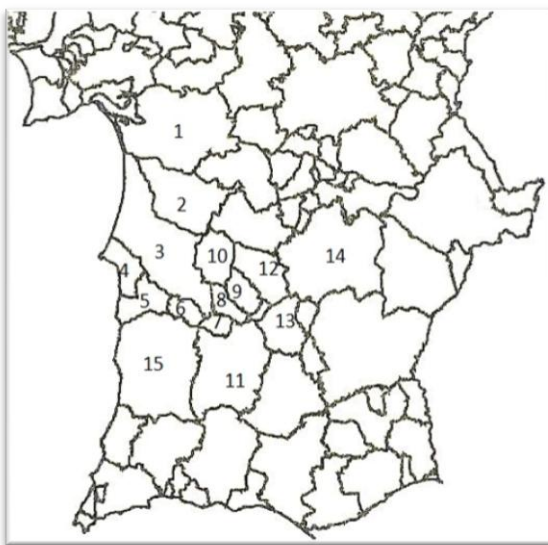
<sup>42</sup> IGP, CA 415, *Planta da Villa de Sines*, 1790, de João Gabriel de Chermont.

inclusive em grande inferioridade populacional e económica relativamente à sua freguesia do Cercal, localizada no interior (QUARESMA, 2003, pp. 182-186)

Em termos de organização administrativa do território, o fim do Antigo Regime anunciou grandes transformações, que se concretizaram com a instauração do Estado Liberal. Entre a elite intelectual portuguesa, sob influência do Iluminismo, sedimentara-se a noção de que a velha administração municipal sofria de vários e irremediáveis vícios e incapacidades, constituindo mesmo um entrave ao desenvolvimento económico. Eram especialmente visados os pequenos concelhos, acusados de serem governados por pessoas inaptas (os juízes ordinários e vereadores, eleitos localmente), cujo desempenho se associava a extenso rol de irregularidades (SILVEIRA, 1997, pp. 52 e 53). Além disso, no entender dos políticos liberais, o poder das velhas oligarquias municipais, baseado no privilégio e na desigualdade (HESPANHA, 1992, pp. 38-41), era incompatível com os novos conceitos de Estado centralizado, de que emanavam leis aplicáveis igualmente a todos os cidadãos. Tratava-se, portanto, de dar racionalidade à administração autárquica, numa nova perspectiva nacional e centralizada (SILVEIRA, 1997).

Em 1836, foram abolidos, em Portugal, de uma só vez, várias centenas de municípios, transformação que foi acompanhada por outras reformas e alterações no plano supramunicipal e judicial. Como pano de fundo, ocorria uma evolução política, que envolveu grande instabilidade social e militar.

Fig. 4. Divisão concelhia do Sul de Portugal, em 1826.



1- Alcácer do Sal; 2- Grândola; 3- Santiago do Cacém; 4- Sines; 5- Vila Nova de Milfontes; 6- Colos; 7- Garvão; 8- Panóias; 9- Messejana; 10- Alvalade; 11- Ourique; 12- Aljustrel; 13- Castro Verde; 14- Beja; 15- Odemira (SILVEIRA, 1997, p. 8).

O concelho de Odemira experimentou a primeira alteração em 1836: a inclusão da freguesia de Santa Clara a Velha, retirada ao concelho de Ourique, que constituiu a primeira expansão para leste. Ao mesmo tempo perdeu, transitoriamente, a freguesia de São Luís para o concelho de Milfontes/Cercal, o que conferiu à vila de Odemira uma posição muito menos central no território concelhio, amputado a Norte e expandido para nascente, numa altura em que a centralidade era um dos requisitos legais (QUARESMA, 2006, p. 312). Na sequência do código administrativo centralizador de 1842 e na expectativa de nova divisão territorial, o concelho de Odemira apostava na anexação do concelho do Cercal (que então incluía Milfontes e Colos). Na sua investida Odemira punha em causa as condições da viabilidade do Cercal enquanto pequeno concelho, ao passo que o Cercal, na defensiva, sustentava a valia dos pequenos concelhos.<sup>43</sup>

Quanto a Sines, a sua existência enquanto concelho tinha ficado em risco, pela primeira vez em cinco séculos. Neste município verificou-se até à extinção da Casa de Aveiro, em 1759, uma situação reveladora de antiga e, por vezes, intrincada relação com Santiago do Cacém: os juízes e mais oficiais da Câmara eram eleitos “pela Ordenação”, quer dizer, eram juízes ordinários saídos de entre os notáveis locais, mas, paralelamente, existia, em Santiago do Cacém, um juiz de fora, com alçada sobre Santiago e Sines.<sup>44</sup> Sines escapou à primeira grande reestruturação, em 1836, mas a sua (temporária) extinção estava perto.

## **2. Recursos naturais**

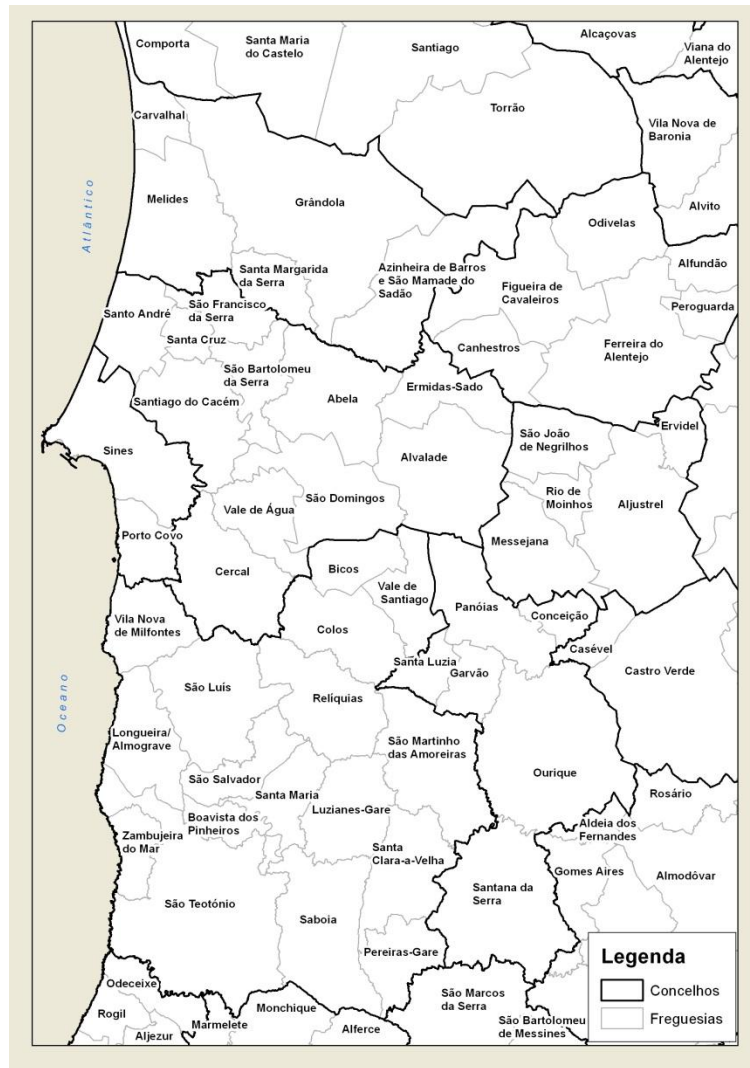
Em todas as reestruturações administrativas levadas a efeito pelo poder central, além dos aspectos políticos ou demográficos contam particularmente os económicos e, entre eles, os recursos naturais de cada unidade espacial. Recursos que estão na base da estrutura produtiva e comercial.

---

<sup>43</sup> AMOP, *Comissão de Estatística Cadastro do Reino*, mc. CECR 7/9, doc. 4 e 6.

<sup>44</sup> *Guia de Fontes para o Estudo das Épocas Moderna e Contemporânea no Arquivo Municipal de Sines*, 2010, pp. 13-15.

Fig. 5. Concelhos e freguesias do Alentejo ocidental (actualmente).



Fonte: elaboração de Hugo Pereira.

A aptidão agrícola dos terrenos do Litoral Alentejano, designadamente para a produção de cereais, é, em geral, fraca. Segundo a divisão tradicional, o concelho de Odemira apresenta, *grosso modo*, duas áreas bem distintas: a *serra* e a *charneca*. A *serra* é, no concelho de Odemira, toda a área de orografia mais ou menos acidentada, para leste da faixa litoral, e ocupa a maior parte do concelho. A *charneca* é a longa e mais ou menos estreita plataforma de abrasão marinha, constituída por solos arenosos.

Há também distinção entre os vales e os interflúvios mais acidentados. Em 1758, o pároco de São Luís distinguia os dois, mencionando algumas diferenças de culturas. A sua freguesia produzia trigo, milho e, secundariamente, hortaliças, feijão, centeio e cevada, mas o centeio dava-se sobretudo na “serra”.<sup>45</sup>

<sup>45</sup> Transcrito em QUARESMA, 2006, pp. 272 e 273.

O concelho de Santiago do Cacém (com Sines) incluía, em 1894, três áreas agrícolas distintas: as areias da beira-mar, que abrangiam as freguesias de Sines, Santo André, Melides e parte de Santiago; a área da serra, que abarcava as freguesias de São Francisco, São Bartolomeu da Serra, Abela, e parte das de Santiago, Santa Cruz, Cercal e Melides; finalmente, as ribeiras da bacia hidrográfica do Sado, com Alvalade, São Domingos e parte da de Melides.<sup>46</sup>

Em estudo recente, a caracterização edáfica dos solos conduziu à definição de quatro áreas nos concelhos de Odemira, Santiago e Sines: Serra, Charneca, Sub-Serra e Várzeas (PINTO *et al.*, 1993, pp. 21-25). A Serra, representando cerca de 51%, é quantitativamente dominante e encontra-se repartida pelos concelhos de Santiago e Odemira. Constituída por solos xistosos, a maior parte litossolos, abrange as áreas de altitude mais elevada, com declives acentuados. A capacidade de uso agrícola é baixa. A Charneca está especialmente representada na faixa litoral. É formada por solos de origem sedimentar, arenitos e materiais arenáceos, onde predominam os podzóis com surraipa. A fraca aptidão agrícola é também característica destes solos. Há a acrescentar que, sobretudo com temporal de sudoeste e oeste, os ventos mareiros, carregados de salsugem, agem mecânica e quimicamente sobre a vegetação e as culturas, em particular até à distância de 500 metros relativamente à costa, fazendo-se ainda sentir a muito maior distância para o interior (TOULSON, 1964, pp. 3 e 7).<sup>47</sup>

A charneca interior ocupa terras da bacia hidrográfica do Sado, na área nordeste do concelho. Os solos argiloluvitados que se encontram em altitudes inferiores aos da Serra são designados Sub-Serra; estes oferecem melhores condições para as culturas de sequeiro. Encontram-se faixas de dimensão significativa em São Luís, perto da margem direita do Mira, em Relíquias e na área de Colos/Vale de Santiago. O espaço de Várzeas corresponde aos vales aluvionares e coluvionares, onde a acumulação de material proveniente dos cursos de água ou das vertentes subjacentes origina um perfil diferenciado do contexto. Alia, assim, a possibilidade de regadio a solos profundos e relativamente férteis, com potencial para culturas de Primavera/Verão. De referir que as várzeas do vale do Mira a jusante de Odemira, aliás escassamente representadas no cômputo global, têm problemas de salinidade (PINTO *et al.*, 1993, pp. 21-25).

Quanto ao clima, importante factor na produção nomeadamente de cereais, o Litoral Alentejano, integrado numa área de clima mediterrâneo, sofre desequilibrada

---

<sup>46</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, p. 639.

<sup>47</sup> A 5.000 m, o vento transporta 30% da salsugem inicial (TOULSON, 1964, pp. 3 e 7).

distribuição das chuvas ao longo dos meses do ano (concentram-se no Outono/Inverno) e grande irregularidade interanual da precipitação (*ibidem*, pp. 12 e 13). Para os cereais de Inverno, em especial o trigo, as condições propícias implicam Invernos pouco chuvosos e precipitação distribuída, o que no Alentejo não é frequente (FEIO & HENRIQUES, 1986, p. 14). No entanto, a cerealicultura, em particular a cultura do trigo, teve importância primordial na economia regional (SILBERT, II, p. 490), desde logo porque dela se extraía um produto base da alimentação: o pão. Além da sua cultura intensiva nos ferragiais e noutras pequenas explorações, os cereais produziam-se extensivamente nas herdades, isto é na grande propriedade, conquanto as áreas ocupadas pela cultura fossem relativamente reduzidas até aos grandes arroteamentos de finais do século XIX e inícios do XX (*ibidem*, p. 549; FEIO, 1998, p. 35).

Manchas de culturas mimosas e vinhas, também de algum olival, nas periferias das povoações, característica da apropriação económica do espaço no mundo mediterrâneo, são notadas cedo nas vilas do Litoral Alentejano e o seu crescimento acompanhou a expansão dos núcleos urbanos (SILBERT, I, 1978, p. 102). Em geral cercadas para impedir a intrusão prejudicial de pessoas e animais, estas “culturas ricas” (*ibidem*, II, p. 545) ocorrem em vilas como Odemira, Sines, Santiago do Cacém e Vila Nova de Milfontes, mas também em aldeias, como São Luís e Cercal, e denominam-se, conforme os sítios e o carácter, quintas, hortas, cercas, ferragiais e chãos.<sup>48</sup> Os produtos hortícolas (hortaliças, legumes) e os pomares eram notáveis em alguns lugares, como em Santiago do Cacém, Cercal, Sines, Melides e Santa Cruz.<sup>49</sup>

A vinha era, por meados do século XVIII, apontada como um dos principais produtos de Sines, por cujo porto se exportava boa quantidade da produção (FALCÃO, 1987, p. 30). Em 1770, a abundância de vinhos, “por ser a maior lavoura dos moradores dela”, levava a Câmara de Sines a vedar a entrada no termo de mosto ou vinho cozido de fora da terra.<sup>50</sup> Pelo contrário, em Odemira, assinalada na Idade Média como porto exportador de vinho para Lisboa, o produto, embora abundante e importante na economia dos lavradores, era, no século XVIII, considerado pouco “generoso”.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> Em Sines e em Milfontes, junto das localidades, ocorrem os pedaços de terra municipais, os *coutos*, usados para pastagens, por onde a expansão agrícola de pequenas explorações também acabou por se fazer (cfr. SILBERT, II, 1978, p. 553).

<sup>49</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, p. 642.

<sup>50</sup> AHMS, PT/CMSNS/CMSNS/OF/H/9/1, fls. 41-42.

<sup>51</sup> *Memórias Paroquiais*, 1758, in QUARESMA, 2006, p. 252. Cfr. *idem*, 1993, pp. 83-85.

Agricultura de mercado, amiudadamente ligada à produção periurbana, a vinha era das poucas culturas que permitia a realização de numerário pela burguesia da vila.<sup>52</sup>

Desde a Idade Média, ocorrem referências ao envio de mercadorias enviadas de Odemira e de Sines para o porto de Lisboa, nomeadamente o trigo, o carvão, a cortiça, o vinho, o mel e a cera, desde o século XIV.<sup>53</sup> Em 1799, mostrando certa persistência da estrutura das exportações, José Cornide observou: “este rio [Mira] es navegable 5 leguas, esto es, una más de Odemira, y por él bajan muchos trigos, corteza para curtir y aun carbón para Lisboa, que vienen a buscar barcos de Casilhas” (ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, p. 575). É razoável acreditar, porém, que, neste tráfico, mercadorias socialmente menos “sensíveis” do que o trigo – carvão e cortiça, por exemplo – fossem quantitativamente mais significativas. Na realidade, no que respeita ao trigo, os dois portos do Litoral Alentejano, Sines e Odemira/Milfontes, situavam-se relativamente longe das principais áreas produtivas, que dispunham de outras soluções de transporte (JUSTINO, I, 1988, pp. 228 e 229).

No século XVIII e no início do XIX, as fontes documentais assinalam o embarque de cereal, sobretudo para Lisboa, sempre que ali se esperava melhor preço e localmente havia excesso de oferta. Em anos de fracas colheitas, contudo, verificava-se importação de trigo. Em Sines, segundo o relatório do pároco, em 1758, a produção local era geralmente insuficiente, e quase todos os anos tinham de vir trigos de fora para o abastecimento do povo (FALCÃO, 1987, p. 30); no entanto, em certos anos, vinham barcos buscar trigo proveniente de algumas terras “deste Campo de Ourique” e destinado a Lisboa (*ibidem*, p. 32).<sup>54</sup>

A vinda de “trigo do mar”, a que chamou a atenção Albert Silbert (SILBERT, I, 1978, pp. 541-544), é por vezes testemunhada nos registos consultados. Em 1819, entrou na barra do Mira um iate proveniente de Setúbal com trigo “dos gregos”.<sup>55</sup> Por essa altura, por “ter vindo pella Barra muito trigo e ter este o preço de seis sento e sincoenta e ser este o que mais gasto tem”, a Mesa da Confraria das Almas, de Odemira,

<sup>52</sup> Cfr. SILBERT, II, 1978, pp. 562-590.

<sup>53</sup> MARQUES, Supl. ao I vol., 1988, pp. 51-60; *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa*, I, 1957, p. 55. Cfr. CASTRO, 1971, 717.

<sup>54</sup> Registe-se que a prática das queimadas e os prejuízos decorrentes dos incêndios daí derivados, desde cedo originaram tentativas de regulamentação, como, cerca de 1770, nas posturas municipais de Odemira (in QUARESMA, 1993, p. 146). No concelho de Milfontes/Cercal, a Câmara regulamentava, por volta de 1837, os “serviços de moreas roças, matos, que hajaõ de queimar”, determinando que se fizesse aceiro de 30 palmos de largura (AHMO, CB 2/3).

<sup>55</sup> ANTT, *Guardas mores de saúde*, mc. 51, n.º 14.



decidiu vender os seus excedentes a 600 réis o alqueire para poder concorrer em preço com o trigo de fora.<sup>56</sup>

A cultura do arroz, cereal estranho à tradição local, desenvolveu-se consideravelmente por meados do século XVIII (*ibidem*, II, p. 511) e fez o seu aparecimento no Alentejo Litoral, enquanto produção agrícola, no fim deste século. O alto rendimento obtido através desta gramínea atingia valores que justificavam a sua difusão em todo o País; com algumas medidas restritivas à importação de arroz estrangeiro, numa política proteccionista não excessiva, os governos procuraram defender os orizicultores portugueses (VAQUINHAS, 1991, pp. 693 e 694).<sup>57</sup>

Uma cultura industrial, o linho, dava razão a uma pequena indústria artesanal. A primeira fase da preparação, o “enlagamento”, era objecto de regulamentação municipal, uma vez que podia inquinar os bebedouros dos animais. Cerca de 1770, a Câmara de Odemira determinava os sítios dos “lagos” nas ribeiras onde costumava ser “enlagado”.<sup>58</sup>

Os produtos lenhosos pertenciam, pelo menos até ao século XIX, “ao leque dos recursos imprescindíveis a qualquer actividade, fossem eles oriundos das áreas florestadas ou de incultos” (DEVY-VARETA, 2002 p. 167). A madeira enquanto matéria-prima utilizada nas habitações, na construção naval, no mobiliário e numa enorme multiplicidade de utensílios e instrumentos, ocupou um lugar praticamente hegemónico até à Época Contemporânea.

A charneca litoral é mais propícia aos matos do que às florestas; porém, nos corgos e, sobretudo, na área serrana próxima adensava-se a floresta mediterrânea, onde avultavam os *querci* de folha perene, em particular o sobreiro, *Quercus suber*, de tão grande importância económica. Em Portugal, ele “vegeta com inteiro à vontade nos territórios das outras espécies lenhosas, sem obediência às fronteiras traçadas pela fitogeografia. De todas as nossas árvores é a que se encontra mais largamente disseminada no País”, em associação, no que toca ao Alentejo, com a azinheira e o pinheiro manso (NATIVIDADE, 1950, p. 37).

Tinha múltiplas utilizações: madeira, combustível, cortiça, entrecasco e lande. O sobreiro e o azinho forneciam madeira densa, apropriada para confecção do cavername dos

---

<sup>56</sup> AHPO, *Livro das Eleições da Confraria das Santas Almas Matriz do Salvador*, n.º 5, aberto em 2 de Set. de 1807, fl. 26.

<sup>57</sup> Deixou-se em claro, nesta breve nota, outros cereais como a cevada, o centeio e o milho. Sobre este último e a sua cultura na faixa ocidental do Alentejo, ver SILBERT, II, 1978, pp. 505-506.

<sup>58</sup> Cfr. QUARESMA, 1993, p. 147.

navios. Em princípios do século XVII, o engenheiro Alexandre Massai<sup>59</sup> mencionava a existência de madeira de sobro e azinho para as naus da Índia, existente, nas proximidades do porto de Sines, desde meia légua até cinco (RIBEIRO, 1995, p. 79), e, quanto ao Mira, informava que nele podiam fabricar-se navios e embarcar-se madeira de sobro (GUEDES, 1989, p. 26). Era ainda do sobreiro que se extraía a cortiça, cujas capacidades plásticas e isoladoras e baixa densidade lhe conferiam possibilidades únicas: protecção do interior de habitações contra a humidade, apicultura (cortiços), pescas (bóias) e utensílios do dia-a-dia (cocharros, tarros, etc.). A utilização do revestimento de cortiça em habitações e outros edifícios está bem testemunhada na própria região do século XVI ao XVIII.<sup>60</sup>

A procura de cortiça por parte dos países do Norte da Europa que a utilizavam em flutuadores dos aparelhos de pesca deve ter-se desenvolvido na Idade Média (NATIVIDADE, 1950, p. 41). Ao longo do século XIV, ela contava-se entre os produtos exportados, em particular para Inglaterra (BARROS, 1956, IX, pp. 115-119; vol. X, pp. 229 e 230), e nos seguintes, a exportação de cortiça para o Norte da Europa é várias vezes atestada (MARQUES, Supl. ao I vol, 1988, p. 59; RAU, 1984, pp. 210-221). Pelo menos parte desta cortiça proviria dos portos do Litoral Alentejano: em documento provavelmente do século XIV, faz-se menção ao envio deste produto de Odemira e Sines para o porto de Lisboa.<sup>61</sup>

Sobre a sua exportação e manufactura, encontramos uma interessante referência nas *Memórias Paroquiais*, de 1758: segundo o pároco de Milfontes, alguns barquinhos de Ericeira, Cascais e Peniche entravam no rio Mira “a carregar de cortiça, ou boyas para as pescarias”.<sup>62</sup> Os pescadores da Estremadura tinham-se pois habituado a vir ao Mira abastecer-se de bóias. A fabricação de rolhas, naturalmente utilizando processos rudimentares, poderá ter-se iniciado na região ainda no século XVIII. Cornide dá conta, em 1799, duma fábrica de rolhas “hacia Santiago de Cacem” (ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, p. 598), decerto em Melides, povoação onde esta manufactura se manteve até à instalação da indústria em Sines (SILVA, 1869, pp. 39 e 70; SILBERT, II, 1978, p. 729).

---

<sup>59</sup> Alexandre Massai, engenheiro militar italiano, de Florença, chegou a Lisboa, em 1589, com seu tio Frei Giovanni Vincenzo Casale, tendo trabalhado sobretudo no Algarve e no Litoral Alentejano (QUARESMA, 2007).

<sup>60</sup> ANTT, *Mesa da Consciência e Ordens, Ordem de Santiago*, visitaçã n.º 165, fls. 3 e 4v.º; LOUREIRO, 1984, p. 92; GUEDES, 1992, p. 171.

<sup>61</sup> *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa*, vol. I, 1957, p. 55. Cfr. CASTRO, 1971, p. 717.

<sup>62</sup> Ver em SILBERT, II, 1978, pp. 730 e 731; QUARESMA, 2006, p. 300.

Antes do aparecimento dos combustíveis fósseis, os combustíveis vegetais não tinham substituto (DEVY-VARETA, 2002, p. 167). Desde cedo, a grande cidade, Lisboa, buscou cada vez mais longe o combustível que ia escasseando nas proximidades. São antigas as referências ao carvão de Odemira, que surgem pela primeira vez não muito tempo depois de consumada a integração de Odemira no Reino de Portugal.<sup>63</sup>

Ao longo de todo o século XVIII, ocorrem notícias sobre carvoarias e exportação de carvão dos portos alentejanos, bem como do excesso dessa actividade. E, em 1738, a Câmara de Sines impedia as carvoarias de duas léguas adentro, pois estavam a esgotar as lenhas de que o povo carecia; tão-pouco podiam, pelo mesmo motivo, extrair cepa ou outra qualquer lenha para enviar para fora, por mar ou por terra.<sup>64</sup> Perto, na vizinha freguesia de São Domingos, do concelho de Santiago do Cacém, as carvoarias tiveram impacto na demografia: em 1758, o pároco escrevia que “tem esta freguesia cento e trinta e três fogos, e pessoas de comunhão [...], quatrocentas e vinte e duas; porém, não se contam só os habitantes, senão também os [que] por aqui assistem há dois anos por causa das carvoarias.”<sup>65</sup> Em Odemira, as posturas municipais de cerca de 1770, referindo-se à vila, proibiam as carvoarias até uma légua de distância, “atendendo a muita falta que esta terra padesse ja não so de lenha grossa senão de sepa pellas muitas carvoarias e barcadas de sepa que se tem colhido e extrahido para fora”.<sup>66</sup> Aliás, o carvão e as carvoarias foram um dos alvos das críticas dos autores agraristas da Academia das Ciências de Lisboa.<sup>67</sup>

São persistentes as referências a Lisboa, enquanto porto de destino do carvão do Litoral Alentejano (SILBERT, II, 1978, p. 465). A Capital era, aliás, o principal mercado do carvão saído pelos portos marítimos alentejanos (ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, p. 598). Um dos burgueses da praça de Lisboa, Carlos Francisco Prego, importante negociante de lenhas e carvões, tinha interesses florestais em Odemira (PEDREIRA, 1996, p. 366). Além disso, ele e outros negociantes de lenhas e carvão de Lisboa (António Gonçalves Branco e António Alves) adquiriram, através de procuradores locais, a cepa

---

<sup>63</sup> *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa*, I, 1957, p. 55. Cfr. CASTRO, 1971, p. 717.

<sup>64</sup> AHMS, PT/CMSNS/CMSNS/OF/H/9/1, fl. 34.

<sup>65</sup> ANTT, *Memórias Paroquiais*, vol. 13, n.º 20, fls. 119 e 120.

<sup>66</sup> Cfr. QUARESMA, 1993, p. 152. Algumas espécies arbustivas, como a urze (e a sua cepa), foram também frequentemente usadas como combustível.

<sup>67</sup> No sentido em que não se trata, como entendiam os fisiocratas, enquanto “sistema e escola coerente de pensamento económico”, de hierarquizar a importância dos sectores económicos, mas de assumir a agricultura enquanto sector de um sistema equilibrado (cfr. CARDOSO, 1989, p. 67).

de várias herdades de Odemira.<sup>68</sup> Um exemplo: em 18 de Julho de 1796, o capitão de Ordenanças José de Matos Reis vendeu a cepa da Herdade do Reguengo Grande (Relíquias) a António Alves, de Lisboa, pelo procurador deste, João Marques, da Herdade da Cuba (Salvador); obrigava-se o vendedor a mandar queimar os matos nos sítios onde o comprador quisesse mandar arrancar a cepa, e das sacas de carvão obtidas em cada ano se faziam anualmente as contas.<sup>69</sup>

Um outro produto, a “casca”, isto é, o entrecasco, rico em taninos e utilizado na curtimenta de peles e couros, fazia do sobreiro alvo de procura, embora a sua obtenção exigisse, ao contrário da cortiça, a morte da árvore, cuja madeira era em geral convertida em carvão. Em fins do século XVIII, era assinalada por Cornide uma “mui floreciente” fábrica de curtumes em Odemira (SILBERT, II, 1978, p. 731; ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, p. 598). O negócio da “casca de sobreiro” dava, decerto, bom rendimento: em 11 de Abril de 1798, por exemplo, Ângelo José de Sousa Prado, de Odemira, comprou a Leandro José, morador na Herdade dos Barreiros (Sabóia), 350 arrobas a 250 réis a arroba, “a pôr nos portos do rio”.<sup>70</sup>

A área silvícola, floresta e matas, era omnipresente e a superfície agrícola reduzida. A agricultura fazia-se nas áreas periféricas das povoações e em pequenas manchas nas herdades do termo. No aproveitamento económico dos campos, o gado tinha papel relevante. Aquando da fundação de Sines, em meados do século XIV, o rei deu instruções ao Mestre de Santiago para “que lhes fizesse dar [aos vizinhos de Sines] termo conuinhael”, de modo que “elles e seus gaados o pudesem bem pasar”.<sup>71</sup> O termo era concedido, em boa parte, em função das pastagens necessárias aos gados dos moradores e a situação de conflito que, então, se criou relacionou-se com essa questão. Ademais, o direito régio sobre as pastagens possibilitava ao rei bastos proventos, queixando-se os concelhos do Campo de Ourique e o de Santiago do Cacém, em 1320, dos “muitos agravamentos” que recebiam dos rendeiros do Campo de Ourique e dos homens do rei e montarazes.<sup>72</sup> E ao longo das Épocas Moderna e Contemporânea, pecuária e agricultura coexistiriam, frequentemente de forma conflitual.

---

<sup>68</sup> ADB, CNODM1/001/Cx 003/Lv 010, fls. 10v.º-12 (escritura de 13 de Julho de 1788); CNODM1/001/Cx 003/Lv 012, fls. 63v.º-65 (escritura de 18 de Julho de 1796); CDODM2/001/Cx 007/Lv 026, fls. 134-135v.º (escritura de 18 de Outubro de 1797).

<sup>69</sup> ADB, CNODM 1/001/cx 003/Lv 012, fls. 63v.º-65

<sup>70</sup> ADB, CNODM 1/001/cx 003/Lv 012, fls. 142-143.

<sup>71</sup> *Chancelarias Portuguesas. D. Pedro I*, 1984, pp. 451 e 452.

<sup>72</sup> ANTT, *Chancelaria de D. Dinis*, Livro 3, fls. 132 e 132v.º

No século XVIII, imputava-se a alegada decadência da produção agrícola à difusão do gado (SILBERT, II, 1978, p. 720). As “herdades de cavalaria”, onde os lavradores não residiam e as pastagens para o gado tinham precedência sobre a agricultura, eram frequentemente consideradas como um mal (MARCADÉ, 1972; SILBERT, II, 1978, p. 720). Em 1795, o proprietário da Herdade do Gavião, em Relíquias, propriedade aliás encapelada, procurava despejar a lavradora arrendatária, alegadamente porque lhe era precisa para sua habitação e para a cultivar. Na verdade, ele era lavrador de um arado e tinha terras suficientes na Herdade da Madriz, onde morava, concluindo-se que pretendia a Herdade do Gavião para a “semear de cavalaria”, o que não era permitido pelas “novíssimas leis” do Reino.<sup>73</sup> Embora as frequentes epizootias e a actividade dos predadores tivessem efeitos negativos nos efectivos, a pecuária, produzindo resultados menos aleatórios do que a cerealicultura, tornava-se, por vezes, uma actividade mais atractiva (SANTOS, 1987, pp. 37 e 38). A protecção e a regulamentação municipal dos bebedouros, bem como as sucessivas medidas de controlo dos lobos, que nos séculos XVIII e XIX foram tomadas pelas Câmaras, revelam a sua importância económica. Apesar de tudo, o século XVIII, em particular a segunda metade, foi um período de desenvolvimento agrícola (SILBERT, II, 1978, p. 721).

Os incultos produziam também mel e cera, o primeiro de larga e antiga utilização na cozinha e na farmacopeia, e a segunda também de antigo uso na iluminação e nas cerimónias religiosas. A apicultura, enquanto complemento da actividade agrícola, era uma forma de aproveitar os incultos (*ibidem*, pp. 457-460). As colmeias chegavam a entrar em conflito com as vinhas, o que levava as Câmaras a aprovarem posturas que obrigavam ao seu afastamento para evitar prejuízos nas uvas.<sup>74</sup> Como escreveu Orlando Ribeiro, no Alentejo, os incultos “desempenharam, ao mesmo tempo, o papel da floresta e da charneca, mas pode falar-se dum ‘sistema coerente’ de economia, que se basta e assegura a subsistência de grupos humanos” (RIBEIRO, 1970, p. 95).

Nestes grandes espaços cobertos de mato, a caça era, naturalmente, um recurso abundante. A actividade venatória, praticada profissionalmente ou para autoconsumo, era muito corrente. A lei em vigor em Portugal, embora tivesse evoluído, considerava que os caçadores tinham liberdade para caçar os animais bravios, independentemente da

---

<sup>73</sup> ANTT, *Desembargo do Paço, Alentejo e Algarve*, mc. 559, n.º 26.

<sup>74</sup> Como a de Odemira (QUARESMA, 1993, p. 138).

propriedade da terra (BASTOS, 2008, p. 122). No entanto, o regime de coutada vedava, no Antigo Regime, a caça livre em determinados espaços (*ibidem*). A caça terá desempenhado maior relevo na subsistência do que podem fazer pensar as poucas referências nas fontes documentais locais, em parte devidas a uma menor regulamentação e sujeição fiscal do que, por exemplo, as pescas; aliás, as referências às espécies cinegéticas e sua captura são antigas na documentação referente à região. O foral de Odemira, de 1256, detém-se na caça ao coelho, enquanto actividade profissional passível de tributação: “Coelheiro que for à caça para os montes, e aí ficar, dê uma pele de coelho; e o que lá se demorar oito dias ou mais dê um coelho com pele. O coelheiro de fora pague a dízima sobre a caçada sempre que vier.” (*apud* QUARESMA, 2006, p. 113).

Também se encontram menções a caça mais grossa. Em 1578, aquando da sua viagem ao Alentejo e ao Algarve, D. Sebastião caçou javalis na charneca de Odemira e no vale do Mira (LOUREIRO, 1984, pp. 94 e 95). Nas *Memórias Paroquiais* de 1758, a miúda e a grossa foram referenciadas por quase todos os párocos: coelhos, lebres, perdizes, corços e javalis (QUARESMA, 2006, pp. 250-306). A caça seria praticada por boa parte da população, decerto utilizando diversos processos tradicionais, como as armadilhas. Em Sines, por volta de 1850, apanhavam-se anualmente mais de 2.000 coelhos, não a tiro porque raros possuíam espingarda (LOPES, 1985, p. 49).

Algumas espécies eram acoissadas como medida de protecção da pecuária e da agricultura e incentivadas e organizadas pelo próprio poder municipal: o lobo, por exemplo, era submetido a montarias devido aos prejuízos que provocava nos gados, e certas aves, como os pardais, eram perseguidas por se considerarem prejudiciais para as searas.<sup>75</sup>

Resta mencionar os recursos existentes no subsolo. A região de Cercal-Odemira constitui o alinhamento mais ocidental de rochas ígneas, correlacionáveis litoestratigraficamente com a Faixa Piritosa Ibérica (CARVALHO, 1976, p. 235). Esta representa o maior distrito mineiro da Europa e, decerto, um dos maiores do mundo para metais básicos (cobre, chumbo e zinco) (CARVALHO, 1982, *apud* OLIVEIRA & OLIVEIRA, 1996, p. 10).

Esta característica conduziu ao interesse pela extracção mineira desde a Antiguidade (GRANGÉ, 2009; VILHENA & GRANGÉ, [2010]). Antigos sinais de

---

<sup>75</sup> Cfr. posturas municipais de Odemira, de ca. de 1770, publicadas in QUARESMA, 1993, pp. 150-151.

mineração e de metalurgia serviram aos prospectores, no século XIX, para identificarem locais propícios à exploração mineira: nos registos das minas são comuns expressões como “vestígios de trabalhos antigos de mina”, “de tempo imemoriável trabalhada”.<sup>76</sup> Aliás, vestígios de escória são abundantes em toda a região. Na Idade Média ainda haveria conhecimento das possibilidades mineralíferas da região, como parece mostrar, em 1319, a preocupação de D. Dinis em reservar para si os veios de metal encontrados em Odemira, na carta de doação desta vila a Manuel Pessanha (MARQUES, I, 1988, pp. 33-36). Antes da Revolução Industrial, em 1709, há notícia da exploração de uma mina de “galena ou chumbo sulfurado”, na herdade das Minas, na freguesia de São Francisco (Santiago do Cacém), de pouca duração pois o produto não cobria as despesas (SILVA, 1869, p. 150). Não foi possível verificar se, também antes do século XIX, houve qualquer exploração mineira nas jazidas da serra do Cercal, mas decerto, se houve, foi em reduzida escala.

O desenvolvimento industrial verificado na segunda metade do século XIX, com o recurso mais sistemático aos minerais, suscitou o interesse de capitalistas estrangeiros, sobretudo espanhóis e ingleses, pelas potencialidades mineiras do Sul do País. As minas registadas na área da serra do Cercal referiam-se a minerais diversos: as mais numerosas eram de ferro e manganés, mas surgiam também de “ferro argentífero”, cobre, chumbo, prata e “outros”.<sup>77</sup>

Tratando-se do litoral, a importância dos recursos marinhos não era despicienda; aliás, a informação histórica sobre as pescas é abundante. A riqueza piscosa do mar de Sines foi acentuada pelo engenheiro Alexandre Massai, sublinhando, em 1607, que este mar era tão farto de peixe que lhe chamavam “mar rico”<sup>78</sup> (RIBEIRO, 1995, pp. 78-80). Na sua *Discripção* ..., ele acrescentou que “[...] ao prezente he comendador della Francisco de Saá de Menezes. E lhe rende 600 U [600\$000 réis] *que* os mais delles lhe vem do mar. E o conde da Vidigueira tem della a renda da dizima no mar *que* lhe rende 150 U cada anno”. (GUEDES, 1989, p. 32).<sup>79</sup> O mesmo engenheiro referia a capacidade para aqui se instalarem três ou quatro armações de sardinha, cavala, corvina e atum,

---

<sup>76</sup> AHMO, AG 6/1, fls. 24v.º, 25v.º, 27v.º, 29v.º, 50, etc.; *Inquérito Industrial*, I, 1891, p. 79.

<sup>77</sup> AHMO, AG 6/7, *passim*.

<sup>78</sup> A pesca empresarial era já mencionada no início do século XIV, quando uma parceria luso-italiana se dispunha pescar atum, golfinho, toninha e espadarte na costa entre Setúbal e Sines (MARQUES, 1987, p. 112), revelando a existência de espécies entretanto desaparecidas ou quase.

<sup>79</sup> Adaptado aqui na pontuação, acentuação, uso de maiúsculas e minúsculas e no desdobramento das abreviaturas.

havendo ainda possibilidade de se armarem mais duas ou três de atum e sardinha no mar do Pessegueiro (*ibidem*, pp. 28 e 34).

Em Sines, a pesca alcançava uma dimensão muito superior à de Milfontes, inclusive com uma antiga armação. O facto de, durante o século XVII, os mandadores da armação de Sines estarem isentos das vigias da costa mostra a valorização concedida à pesca empresarial.<sup>80</sup> O prior da matriz de Sines escrevia em 1758 que:

“Tem também pescarias da costa, de muito e bom pescado especialmente de Verão contribuindo para isto huma boa armação que todos os annos lanção ao mar em huma bahia que forma a costa do sul, aonde colhem tanta quantidade de peyxe, especialmente meudo, que carregão muitas embarcações para varios portos deste Reyno, e os arrieyros para varias terras do Alentejo, sendo as vinhas e o mar os dois nervos que mais fortemente concorrem para a subsistencia deste povo.” (FALCÃO, 1987, p. 30).

No entanto, perto de final do século XVIII, Constantino Botelho de Lacerda Lobo asseverava que na costa alentejana ainda existiam algumas pescarias, “porém reduzidas à maior decadência possível” (LOBO, 1991, p. 267). É preciso enquadrar historicamente a posição de Lobo: numa altura em que Portugal importava bacalhau, cujos preços estavam em ascensão, o que os académicos pretendiam era encontrar soluções que ultrapassassem o défice alimentar e a balança comercial deficitária então verificados<sup>81</sup>; substituir o bacalhau pela sardinha portuguesa, inclusive salgando-a, era um dos seus objectivos (AMORIM, 2004, p. 157).<sup>82</sup>

Com um discurso pessimista e tentando ilustrar a situação de decadência das pescas em Portugal, o autor afirma que, no tempo de Vasco da Gama, era grande o progresso das pescas em Sines, mas que, em 1790, a vila tinha apenas dois chinchorros, uma rede de armação e 16 redes sardinheiras. A isto se juntava o desaparecimento de espécies como a pescada e a diminuição da sardinha, além de que muitos pescadores não faziam salgas, preferindo deitar o peixe capturado ao mar (LOBO, 1991, p. 267).<sup>83</sup> Curiosamente, pela mesma altura, José Cornide escrevia que “Sines es puerto de mucha

---

<sup>80</sup> Ver nomeadamente AHMS, *Actas das vereações*, PT/CMSNS/CMSNS/FOR/H/1/3, fls. 34-35.

<sup>81</sup> As rotas bacalhoeiras inglesas, que forneciam o bacalhau, foram afectadas por factores climáticos e político-militares (AMORIM, 2004, p. 157).

<sup>82</sup> Como exemplo grande da promoção da actividade pesqueira, nesse tempo, em Portugal, temos a fundação de Vila Real de Santo António (CORREIA, 1997).

<sup>83</sup> Em 1849, Francisco Luís Lopes ainda acentuava esse óbice (LOPES, 1985, pp. 49 e 53.).



pesca”, acrescentando, escarninho, “pero yo sólo he visto caballas [...]” (ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, p. 574).

No que respeita ao rio Mira, há referências documentais regulares à actividade piscatória praticamente desde a fundação de Vila Nova de Milfontes. Em 1500, os rendimentos da dízima do pescado desta vila estavam, por escassos, unidos aos de Sines e foram doados a Vasco da Gama, o Almirante da Índia, como recompensa dos serviços prestados enquanto fundador dos alicerces do império português do Oriente. Valia 60 mil réis, naturalmente a maior parte proveniente do pescado de Sines (MARQUES, III, 1988, pp. 558-562).

Por meados do século XVIII, a pesca era no rio Mira uma actividade muito secundária: segundo o pároco de Santa Maria, não passava de “divertimento”, livre de impostos, em que se utilizavam canas, espinhéis e tapa-esteiros.<sup>84</sup> Mesmo assim, o cura de S. Luís informava que se pescava todo o ano, especialmente no Verão.<sup>85</sup> Odemira podia, contudo, receber pelo rio o pescado que consumia. Há mesmo posturas municipais que obrigavam os navios que vinham carregar a esta vila a trazerem sardinhas, importantes na dieta popular.<sup>86</sup>

Apenas em Milfontes, a actividade piscatória era, explicitamente, praticada por profissionais, ainda que o prior respectivo relevasse a escassez das pescarias.<sup>87</sup> Perspectiva negativista à parte, pode concluir-se que a pesca era uma actividade bem individualizada na economia local. Nessa altura, entre as espécies mais abundantes no rio contavam-se robalos, safios, douradas, cações, safias, alguns besugos, corvinas, salmonetes e muges. Na passagem do século XVIII para o XIX, o citado Constantino Botelho de Lacerda Lobo escrevia que em Vila Nova de Milfontes apenas quatro pequenos batéis e doze pescadores, com pequeno número de redes, se empregavam na pesca no rio e no mar (LOBO, 1991, p. 267).

---

<sup>84</sup> *Apud* QUARESMA, 2006, p. 260.

<sup>85</sup> *Apud, ibidem*, p. 273.

<sup>86</sup> Posturas de 1770, publicadas in QUARESMA, 1993, p. 145.

<sup>87</sup> Cfr. QUARESMA, 2006, pp. 298 e 305. O pároco de Sines assinalava, naquele porto, a existência de uma boa armação, cujas capturas eram tão abundantes que muitas embarcações carregavam peixe para vários portos do Reino, e os arrieiros transportavam-no para diversas terras do Alentejo (FALCÃO, 1987, p. 30).

### **3. Portos**

A propósito dos recursos locais, tratados anteriormente, citaram-se várias vezes os portos do Litoral Alentejano. A escassez de portos desta costa, notada por Orlando Ribeiro (RIBEIRO, 2001, p. 176), não significa que ela fosse desprovida de alguns bons ou aceitáveis abrigos, ainda que com condicionalismos. Convém agora caracterizá-los mais detalhadamente.

As fontes históricas são profusas em referências a Sines como uma vila portuária, piscatória e comercial, onde a agricultura desempenhava, naturalmente, papel de relevo. No domínio das infra-estruturas, deu-se aqui início, no primeiro quartel do século XVII, a um projecto portuário, pleno de vicissitudes. O processo terá começado com uma petição, pelo ano de 1600, em que os moradores colocaram à consideração régia o grave problema de não existir um abrigo para as embarcações de pesca locais, em ocasiões de mau tempo. O único refúgio existente, a coberto de uns rochedos, estava muito assoreado e não cumpria cabalmente a função.<sup>88</sup> Face à situação, o Conselho da Fazenda decidiu, em 20 de Agosto de 1601, a limpeza da calheta, de modo que ficasse com capacidade para três ou quatro armações de pesca<sup>89</sup>, tendo essa decisão dado origem ao competente projecto rapidamente elaborado pelo Engenheiro Mor Leonardo Turriano.<sup>90</sup> A execução da obra seria, porém, cometida ao engenheiro Alexandre Massai. Após cerca de duas décadas de obras, o resultado final ficou aquém do que se pretendia, desde logo porque do projecto foi concluída uma versão simplificada, e depois devido à tendência para o assoreamento da calheta, à sua exiguidade, a sua incomodidade e mesmo insegurança durante as tempestades de sudoeste.<sup>91</sup>

Por finais do século XVIII volta-se a encontrar a calheta no centro de projectos para a sua melhoria de que há desenhos da autoria de João Gabriel de Chermont e de Diogo Correia da Mota<sup>92</sup>, sem concretização. Os dois engenheiros elaboraram também

---

<sup>88</sup> Conforme o *Numeramento de 1532*, “hũa calheta omde se recolhem dez e doze batês pequenos de pescar, abrigada do vemto oeste da parte do mar, ata o nordeste” (FREIRE, ed., 1906, p. 334).

<sup>89</sup> Documento de 1607, publicado por RIBEIRO, 1995, pp. 71-83.

<sup>90</sup> ANTT, *Livro de plantas da Casa Cadaval*, n.º 29, fls. 59v.º, 60, 62 e 64. Leonardo Turriano era um afamado engenheiro italiano ao serviço da Casa de Áustria (CÁMARA *et al.*, 2010).

<sup>91</sup> Como não se esquecem de sublinhar todos os autores, homens do governo municipal e técnicos que ao assunto se referiram.

<sup>92</sup> IGP, CA 246, 347 e 348. João Gabriel de Chermont, engenheiro francês ao serviço de Portugal, é também autor de um projecto de organização de um corpo de engenheiros militares em Portugal (1777), além de ter assinado muitos dos desenhos já citados. Diogo Correia da Mota nasceu por volta de 1745. Foi discípulo de número da Aula Militar e principiou a vencer soldo, em 1768. Obteve a patente de ajudante em 1769. Assinou várias plantas de fortificações de Setubal e da costa alentejana.

uma *Carta do Governo de Sines*, em duas folhas, levantada em 1781 e desenhada em 1790<sup>93</sup>, reduzida numa única carta pelo cadete Martinho José Ferreira da Cruz Amarante, com o título *Carta da Costa de Sines*, em 1781 (ver fig. 7).<sup>94</sup>

Fig. 6. Vila e baía de Sines (1621).

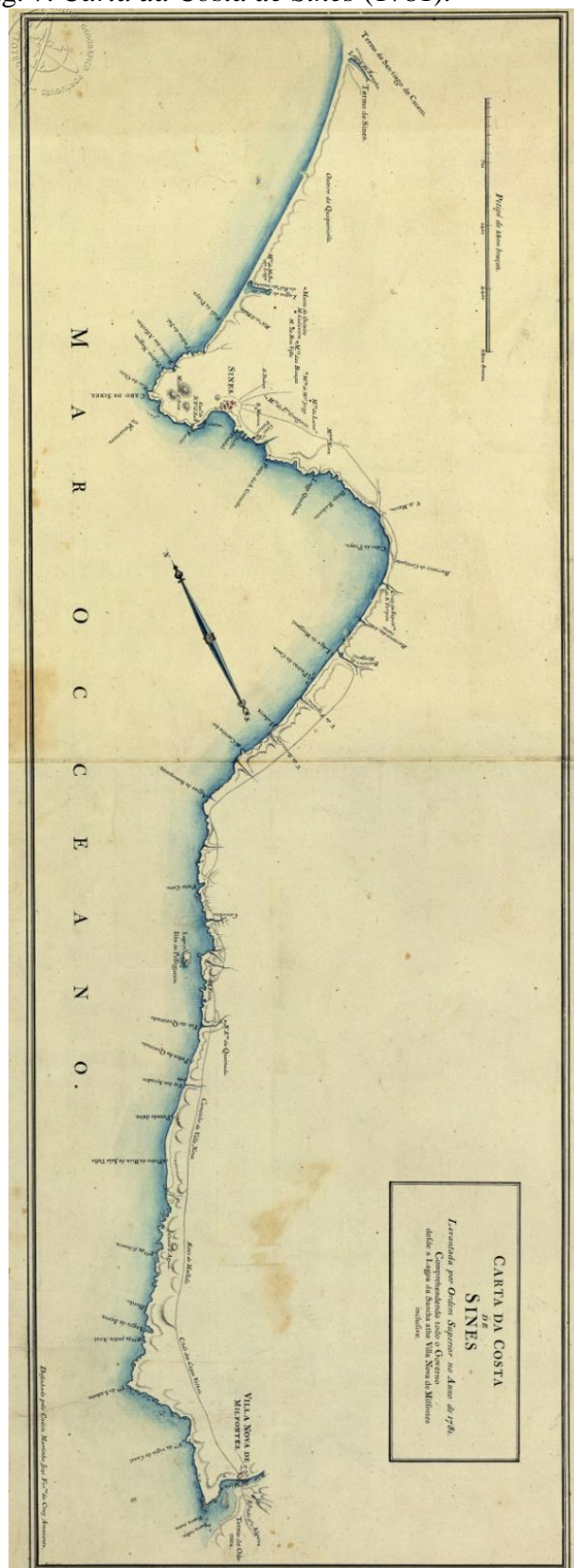


Fonte: MC, Alexandre Massai, *Descrição Relação do Reino de Portugal*, fl. 68.

<sup>93</sup> IGP, CA 282 e 283.

<sup>94</sup> IGP, CA 284.

Fig. 7. *Carta da Costa de Sines* (1781).



Fonte: IGP, CA 284.

A sul de Sines, descobre-se a exígua enseada de Porto Covo e a ilha do Pessegueiro. Aqui, teve lugar o primeiro grande projecto de engenharia marítima na costa alentejana. A obra portuária do Pessegueiro, iniciada pelo engenheiro Filipe Terzi<sup>95</sup>, em 1588, sob seu projecto (GUEDES, 1989, pp. 28 e 29), enquadrava-se na política da Monarquia Ibérica para controlo do território e dos mares (CÁMARA, 1998, p. 216). Uma década depois, porém, o poder desinteressou-se do projecto portuário do Pessegueiro, facto a que não terá sido alheia a confrontação dos bastos recursos financeiros já aplicados com a modéstia dos resultados obtidos.

À semelhança dos restantes portos e ancoradouros, o canal do Pessegueiro e a angra do Porto Covo sofriam de limitações, quer para os pescadores que os frequentavam, quer para a navegação comercial que os utilizava. Em meados do século XVIII, o pároco de Sines informava que, no Inverno, o mar já havia destroçado várias embarcações no Pessegueiro (FALCÃO, 1987, p. 34). Mesmo os grandes navios, que vinham resguardar-se com a ilha do tempo desfavorável corriam riscos, como sucedeu por volta de 1770, com um navio sueco, de três mastros.<sup>96</sup> A utilização deste abrigo ocorria principalmente, entre Maio e Outubro, quando não sobrevinham temporais de sudoeste, o quadrante de onde ficava muito desprotegido.

Relativamente à angra do Porto Covo, reentrância com cerca de 250 metros de comprimento e 40 de largura, e seis metros de água em preia-mar, com uma praia ao fundo que podia ser usada como varadouro<sup>97</sup>, o engenheiro Chermont afirmava em 1781 que a sua entrada era perigosa, principalmente quando se levantavam ventos de sul e sudoeste; por vezes, os barcos eram obrigados a sair à pressa e a procurar refúgio na calheta de Sines. Nada que não se passasse noutros portos e abrigos. Entre as mercadorias aqui embarcadas, o combustível assumia particular monta.<sup>98</sup>

---

<sup>95</sup> Felipe Terzi, engenheiro italiano, esteve ao serviço de Portugal durante o reinado de D. Sebastião e de Filipe II (I de Portugal).

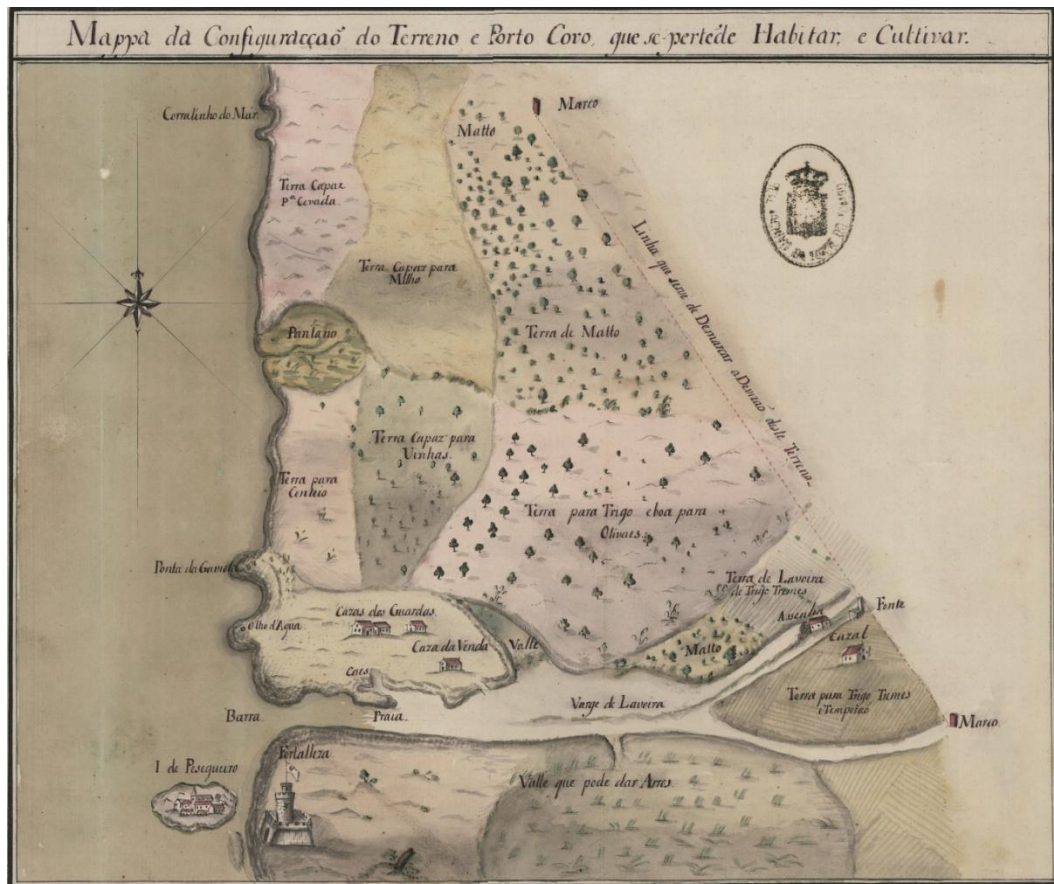
<sup>96</sup> AHM, DIV-4-1-02-15.

<sup>97</sup> Dados extraídos de LOUREIRO, IV, 1909, p. 93.

<sup>98</sup> AHM, DIV-4-1-02-15, fl. 9



Fig. 8. *Mappa da Configuração do Terreno e Porto Covo...* (ca. 1792).



Fonte: ANTT, *Ministério do Reino, Coleção de plantas, mapas e outros documentos iconográficos*, n.º 45.

Em Porto Covo nasceu no último quartel de Setecentos uma experiência urbanística de inspiração iluminista, pela mão de um burguês da praça de Lisboa, Jacinto Fernandes Bandeira. Tratava-se de uma personalidade típica da burguesia em ascensão, que beneficiava da prosperidade comercial e das necessidades de financiamento do Estado (PEDREIRA, 1995, p. 169). O seu empenho na criação de uma nova povoação em Porto Covo ligava-se à possibilidade de desenvolvimento das pescas e do comércio marítimo. Por essa altura, as pescas e os problemas operacionais dos portos, bem como o desenvolvimento da agricultura eram temas de grande actualidade, de que se faziam eco as *Memórias Económicas da Academia das Ciências de Lisboa*. Sugestiva a proposta de um dos memorialistas, António Henriques da Silveira, em 1789, para se criarem novas povoações no Alentejo, com gente da excessivamente povoada província do Minho, de modo a atenuar a escassez de mão-de-obra no Alentejo e a melhorar o aproveitamento agrícola (SILVEIRA, 1990, pp. 54 e 55).

O projecto da nova povoação de Porto Covo procurava, assim, otimizar a exploração dos recursos e melhorar as condições de circulação dos produtos, propósitos caros à corrente de pensamento em ascensão. Apesar de ser um projecto pessoal, integrava, tal como Vila Real de Santo António, uma reforma económica que perseguia o aumento da produção nacional e uma menor dependência do estrangeiro (CORREIA, 1997, p. 224). E tal como nesta vila, esteve associado a um projecto urbanístico iluminista (*ibidem*, pp. 121-143; ROSSA, 1995, p. 315), de que, no entanto, apenas remanesceu uma versão minimal.<sup>99</sup>

A cerca de 10 milhas a norte do cabo de Sines, a minúscula barra de Melides, onde desaguava o ribeiro do mesmo nome, segundo um mapa de Mateus do Couto<sup>100</sup>, datado de 1693, dava acesso apenas a “lanchas”, portanto a pequenas embarcações.<sup>101</sup> Ainda no início do século XIX, era “própria somente para barcos” (FRANZINI, 1812, p.70), decerto de pescadores. À entrada do último quartel de Oitocentos, a lagoa já estava separada do mar e a água salgada só entrava em marés vivas, havendo então a prática de a abrir ao mar para renovar a água (VALLADAS, 1875, p. 479).<sup>102</sup> A hoje chamada Lagoa de Melides era assim um dos minúsculos ribeiros que desaguavam no mar e chegaram a permitir uma pequena navegação de pesca e talvez comercial, a que o assoreamento pôs fim. Em certa medida podemos compará-la com as ribeiras de Aljezur e Odeceixe, ambas com navegação de pesca e comercial.

O rio Mira é, do ponto de vista físico, com os seus cerca de 130 km<sup>103</sup> de extensão e a sua bacia de 1.576 km<sup>2</sup><sup>104</sup>, o mais notável curso de água a desaguar no litoral entre o estuário do Sado e a foz do Guadiana, conquanto, no contexto nacional, não ultrapasse o estatuto de rio secundário.<sup>105</sup> Nasce na vertente norte da serra do Caldeirão e encaminha-se sensivelmente para noroeste até à sua foz. Atravessa os

---

<sup>99</sup> Cfr. CALADO, 1997.

<sup>100</sup> Engenheiro militar português, sobrinho do engenheiro homónimo (ca. 1630-1696) (CONDE *et al.*, 2011).

<sup>101</sup> ANTT, *Livro das plantas da Casa Cadaval*, códice n.º 28.

<sup>102</sup> Hoje, a lagoa de Santo André, um pouco a sul, ainda é aberta ao mar anualmente (FONSECA, 1989).

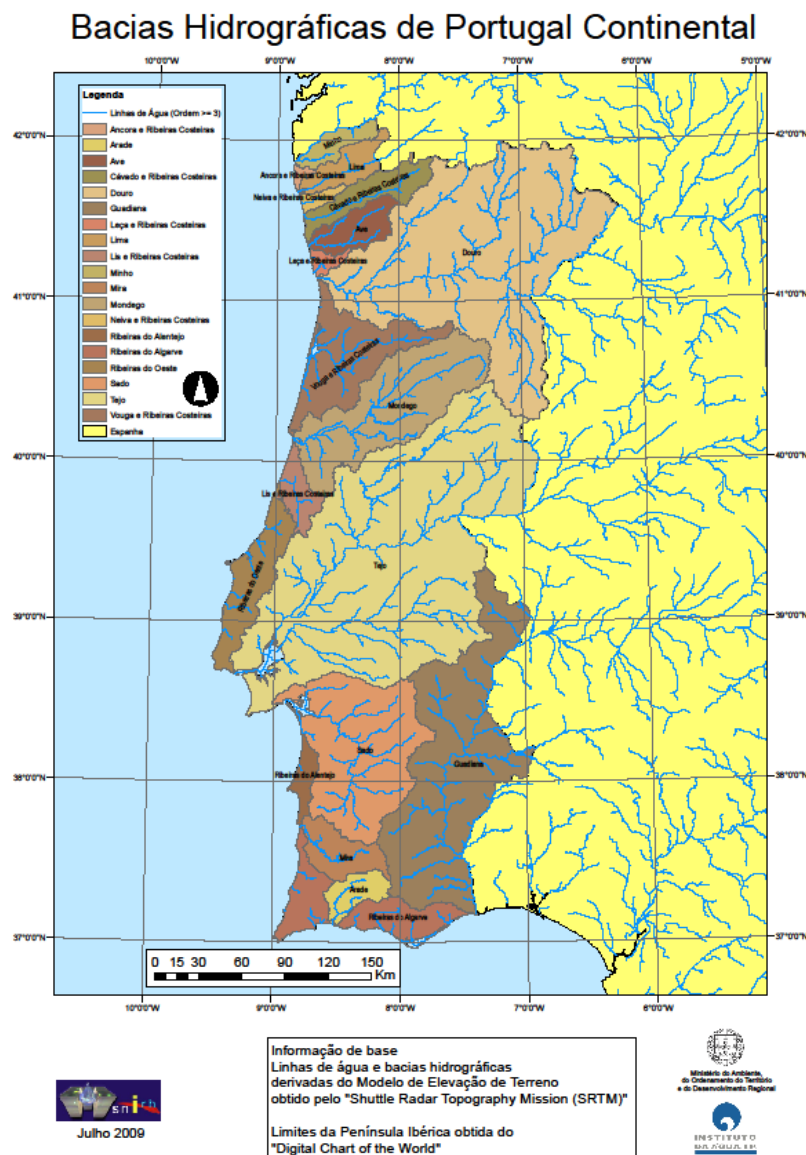
<sup>103</sup> A extensão do rio Mira é indicada de forma um pouco diferente conforme as fontes. Este número é retirado do Plano de Bacia do Mira.

<sup>104</sup> LOUREIRO, *et al.*, 1984, p.1.

<sup>105</sup> O vocábulo *Mira*, com origem em substrato linguístico indo-europeu, é um hidrónimo. Em *Odemira* (do árabe *wadi-mira*), encontramos uma tautologia, com dois elementos de línguas diferentes, mas o mesmo significado (PEDRERO, 1996, p. 363). “Rio Odemira” ou “rio de Odemira” foi a designação mais corrente até quase aos nossos dias, designação em que, afinal, a ideia de *curso de água* se justapunha em três diferentes línguas. Ainda hoje, lá para montante, onde as suas águas adoçam, se utiliza a expressão “ribeira de Odemira”, ou “ribeira de Mira”.

concelhos de Almodôvar, Ourique e Odemira e corre junto às povoações de Santa Clara a Nova, Santa Clara a Velha, Odemira e, finalmente, Vila Nova de Milfontes. Navegável numa extensão de cerca de 30 quilómetros, até um pouco a montante da vila de Odemira<sup>106</sup>, o Mira foi utilizado, desde a Antiguidade, como via fluvial (VILHENA & RODRIGUES, 2008), qualidade que comungava com o Sado, o Guadiana e o Arade, cujas bacias são confinantes.

Fig. 9 Bacias hidrográficas de Portugal Continental.

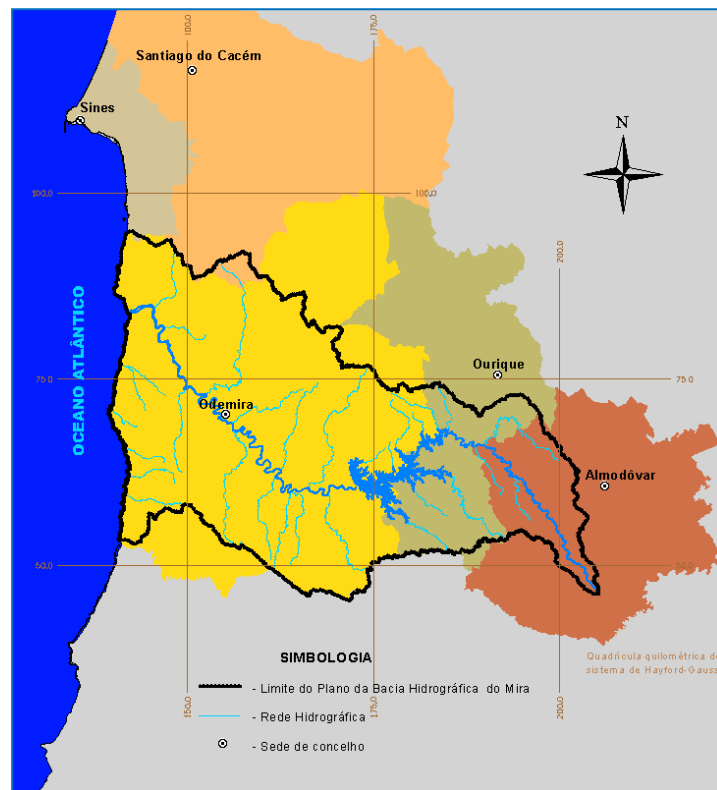


Notem-se, no Sul, as bacias do Guadiana, do Sado, do Mira e do Arade. Fonte: URL: [http://snirh.pt/snirh/\\_atlasagua/galeria/mapasweb/pt/aa1002.pdf](http://snirh.pt/snirh/_atlasagua/galeria/mapasweb/pt/aa1002.pdf).

<sup>106</sup> Na verdade, a navegação podia fazer-se até Porto de Molho, ou mesmo até Saquenibaque, quase uma légua para montante da vila, mas apenas em circunstâncias favoráveis, com preia-mar de águas vivas (*cfr.* LOUREIRO, IV, 1909, pp. 117 e 118).



Fig. 10. Bacia hidrográfica do Mira (com ribeiros que desaguam directamente no oceano).



Fonte: *Plano de Bacia Hidrográfica do Mira*, URL: <http://www.ccdr-a.gov.pt/app/PBHMira>.

Sobre a sua navegabilidade, há notícias de limitações quanto a fundos na barra na primeira metade do século XVI. O *Numeramento de 1532* refere que podiam entrar caravelas até 60 tonéis<sup>107</sup>, com água cheia, e o troço navegável para estas embarcações terminava uma légua a montante de Odemira (FREIRE, ed., 1906, pp. 334 e 35; COLLAÇO, ed., 1931, p. 51). E, em 1534, uma carta dirigida ao rei expressamente dizia que “naquela barra não se entra senão com tempo muy seguro”, pelo que foi necessário esperar por Maio para mandar do Algarve a Odemira um caravelão a carregar carvão (CENIVAL *et al.*, 1946, pp. 628 e 629), o que não remete directamente para a falta de fundo na barra, mas pode denotar a existência de bancos de areia.

Ao longo do século XVII, a cartografia parece mostrar acumulação sedimentar na margem sul (actuais dunas) e formação ou aumento de coroas de areia na foz.<sup>108</sup> Nos princípios desse século, o engenheiro Massai escrevia que a barra podia ir, na melhor das hipóteses, até 24 palmos (cerca de cinco metros) de fundo, em preia-mar de

<sup>107</sup> Geralmente diz-se das caravelas que tinham pequeno calado, mas não é possível determinar exactamente quanto calavam os barcos mencionados, supondo-se que poderiam rondar os 2/3 metros.

<sup>108</sup> Cfr. cartas de Alexandre Massai (fig. 11) e João Teixeira Albernaz (ver mapa 43 em Anexos).

águas vivas. Era possível então a entrada de navios de duas cobertas e 150 toneladas. Mas em baixa-mar de marés vivas, os fundos não excediam os 10 palmos (cerca de dois metros). E a barra era variável, consoante a deslocação das areias (GUEDES, 1989, p. 25). O canal fluvial até Odemira mostrava-se, por seu lado, suficiente para as embarcações que frequentavam a barra, embora alguns baixios nas proximidades desta vila começassem a colocar condicionalismos.

Em termos económicos, desde a Idade Média, o porto do rio Mira, era Odemira. Vila Nova de Milfontes funcionou, principalmente, como anteporto de Odemira.<sup>109</sup> Aquando da fundação de Milfontes, em 1486, as relações entre as duas vilas chegaram a ser conflituais devido a divergências quanto à cobrança dos direitos sobre a navegação, sendo necessário que os respectivos forais manuelinos estabelecessem normas precisas para resolver as “contendas e demandas sobre a dízima e direitos do dito rio”.<sup>110</sup> Como antes se verificou, para Odemira se dirigiam os caminhos por onde transitavam os produtos do espaço rural envolvente, expedidos depois através da via marítima; por barco também chegavam as mercadorias de que esse espaço necessitava, funcionando Odemira como centro de distribuição.

Fig. 11. Planta da parte final do estuário do rio Mira (entre 1598 e 1617).



Fonte: ANTT, *Livro de Plantas da Casa Cadaval*, n.º 29, fl. 49.

<sup>109</sup> Anteporto é definido como o “abrigo existente à entrada de alguns portos, ou natural ou formado por obras avançadas” (LEITÃO & LOPES, 1990, p. 46). Cfr. LE BOUËDEC, 2008, 23 e 24.

<sup>110</sup> Ver no foral de Odemira, 1512, “Concórdia com Milfontes”, in QUARESMA, 2006, p. 159.

Desde o século XVII há algumas notícias sobre dois pequenos abrigos, o Canal, a escassos dois km ao norte da foz, e o Sardão, na proximidade do cabo do mesmo nome. Quanto ao Canal, tratava-se de uma enseada, onde os corsários vinham fazer aguada e onde, na ponta sul, um posto de vigilância foi instalado no século XVII (Ponta ou Pontal da Vigia)<sup>111</sup>. Um carreiro situado na extremidade norte desta enseada, formando uma “poça” com capacidade para alguns botes, foi utilizada desde cedo pelos pescadores de Milfontes, como alternativa ao estuário (e à barra). Por volta de 1817, os “três ou quatro Barcos de pesca” de Milfontes costumavam vir estabelecer-se no Canal, durante o Verão<sup>112</sup>, altura em que os pescadores desta vila praticavam a pesca no mar. De facto, o Canal, abrigado dos ventos de norte, que sopravam no Verão, constituía uma boa opção para estes pescadores, mesmo ficando mais distantes da vila, uma vez que a barra do rio Mira não era segura mesmo no Verão. No entanto, findo o período estival, os botes regressavam ao estuário, onde tinham abrigo seguro e podiam pescar no Inverno.

Na pequena enseada do Sardão, entre altas arribas de xisto, ao sul do cabo do mesmo nome (a que os moradores chamavam Entrada da Barca)<sup>113</sup>, o engenheiro Alexandre Massai tinha reparado nas condições propícias para a pesca, numa ocasião em que ali fora enviado para tratar da fazenda de um naufrágio. Sobre o sítio, dizia ser adequado para se “fabricarem” uma ou duas armações, tão boas como as do Algarve, bastando para isso ser limpo de algumas pedras (GUEDES, 1989, p. 23; RIBEIRO, 1995, p. 79). Cerca de dois km a sul, junto à Foz da Zambujeira, nasceria uma povoação, cujos habitantes se dedicavam, em parte, à pesca, utilizando este porto.

Um outro ponto, um pouco mais a norte, perto do actual Almogrove, é designado, no princípio de Oitocentos, por Porto de Lapa de Pombas; nele havia um pequeno movimento de pescadores no Verão.<sup>114</sup> Nenhum destes abrigos teve qualquer importância comercial, e do ponto de vista da pesca o seu papel foi meramente local e de diminuto relevo em termos de capturas.

---

<sup>111</sup> No sítio onde se instalou um ponto de vigilância e chegou a prever-se uma plataforma artilhada (BNRJ, *Discripção da Bara de Vila Nova, e sva Bahia, e Ponta do Canal*, da autoria de D. Diogo Pardo de Osório).

<sup>112</sup> ANTT, *Junta de Saúde Pública*, Livro 32, *Instruções de Villa Nova de Mil Fontes*, 1817, ponto 54.

<sup>113</sup> ANTT, *Junta de Saúde Pública*, Livro 29 *Instruções para a Villa de Odemira*, 1817, ponto 2.

<sup>114</sup> ANTT, *Junta de Saúde Pública*, Livro 29 *Instruções para a Villa de Odemira*, 1817, ponto 1.

### Capítulo III – As vilas do Baixo Mira

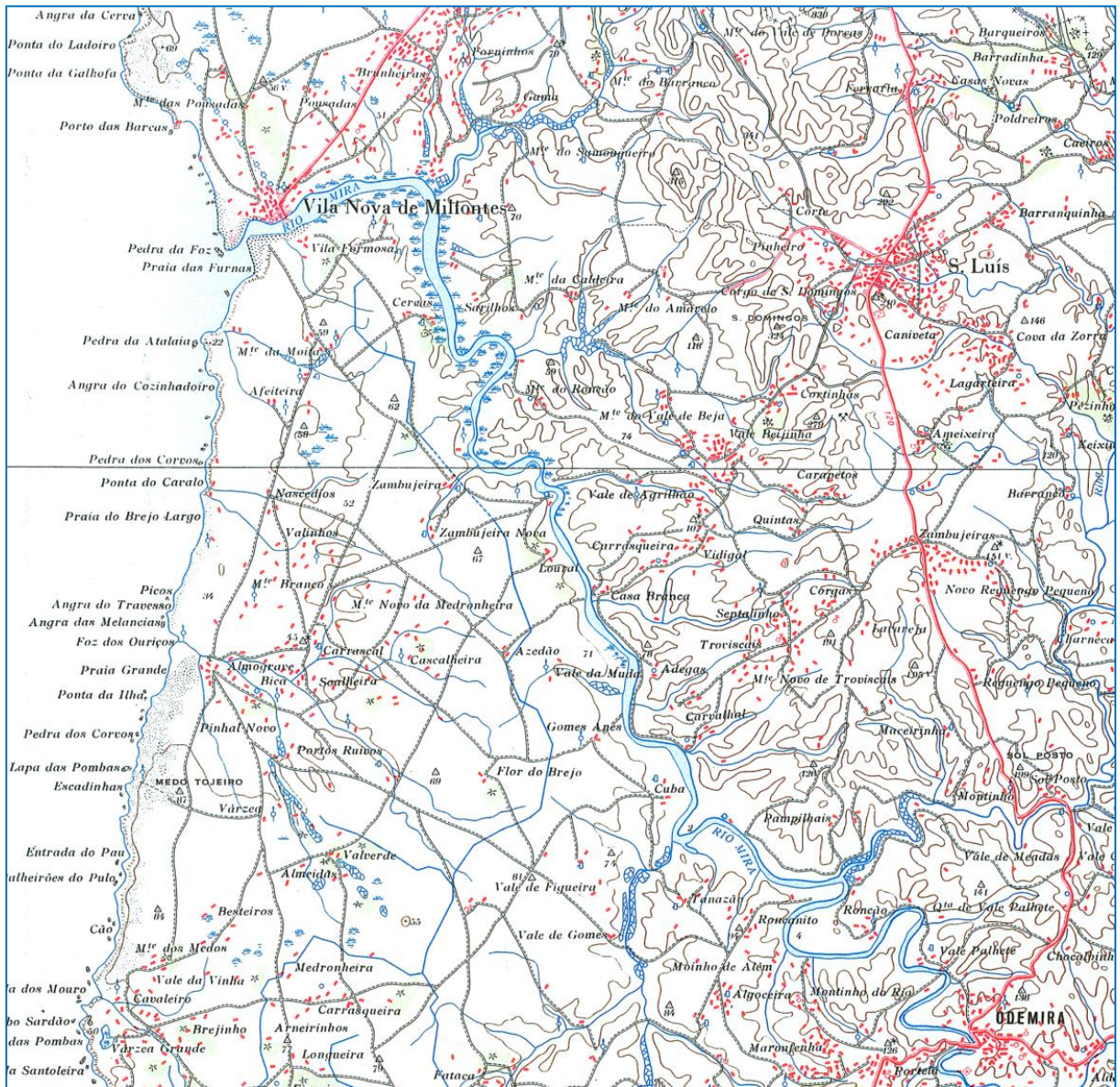
No período entre 1851 e 1918, cujo estudo se inicia neste capítulo, Odemira e Vila Nova de Milfontes, as duas vilas ribeirinhas existentes no Baixo Mira – *grosso modo* o troço de rio navegável pelos barcos da cabotagem – desempenharam distintas funções portuárias e assumiram diferente envergadura económica. Além disso, nos primeiros anos, a freguesia de Milfontes foi anexada ao concelho de Odemira, o que determina ser tratada enquanto sua freguesia sempre que a escala do tema for concelhia.

#### **1. Odemira**

Ao chegar a meados do século XIX, Odemira havia deixado para trás o longo e dramático período de instabilidade que acompanhou a instauração do Liberalismo (MACHADO & CARDOSO, s.d.; FERREIRA, 2002) e, entretanto, a legislação já tinha dado curso a diversas transformações nos campos da economia, da administração, da justiça, etc. Esta antiga vila, situada no fim do troço navegável do rio Mira, estava a iniciar um novo ciclo, com consequências significativas nomeadamente na economia e na sociedade.



Fig. 12. Troço do rio Mira, entre Milfontes e Odemira, num percurso de ca. 25 km.



Extracto da *Carta de Portugal*, escala 1:100.000, fl. 45, do Instituto Geográfico e Cadastral.

### 1.1 Território, demografia e estrutura urbana

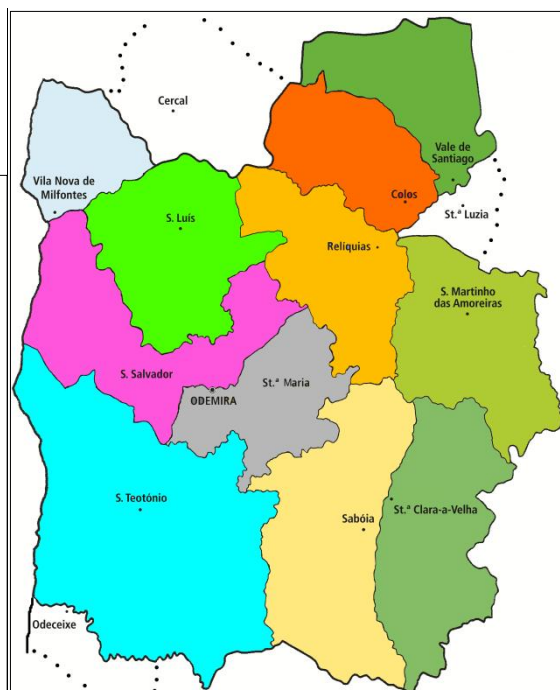
O decreto de 6 de Novembro de 1836, que alterou de forma substancial a divisão administrativa do País, fez mais do que isso: desencadeou um longo período de instabilidade que, no caso do concelho de Odemira, só terminou no fim do século XIX. As maiores alterações do quadro administrativo do Alentejo Litoral foram introduzidas

pelo decreto de 24 de Outubro de 1855. Os concelhos de Sines e Milfontes/Cercal foram extintos, o primeiro para ser anexado ao de Santiago do Cacém e o segundo para ser integrado, com as suas freguesias de Milfontes, Cercal e Colos, no de Odemira. Conforme o mesmo decreto, foram ainda agregadas a Odemira a freguesia de Vale de Santiago, do suprimido concelho de Messejana, e as de Santa Luzia e São Martinho das Amoreiras, do concelho de Ourique.<sup>115</sup> No judicial, com a criação de novas comarcas, Odemira tornou-se sede comarcã. Portanto, um decreto muito favorável para Odemira, que, nas suas futuras pretensões e disputas, os notáveis locais haveriam de ter como referência.

Fig. 13. Concelho de Odemira em 1835.



Fig. 14. Concelho de Odemira em 1900.



Após as reformas liberais, o território concelhio viu-se grandemente ampliado com várias freguesias de concelhos limítrofes. Elaboração própria.

Houve ainda uma tentativa frustrada de Odemira para integrar, no judicial, o concelho e julgado de Sines na nova comarca de Odemira.<sup>116</sup> Realçando a riqueza comercial de Sines, ligada à exportação de cortiça, e as suas relações históricas com a comarca do Campo de Ourique e o bispado de Beja, bem como as distâncias de Sines relativamente a Odemira e a Alcácer do Sal (sua sede comarcã), procurou inclui-la

<sup>115</sup> *Diário do Governo*, n.º 273, de 19 de Novembro de 1855, p. 1415.

<sup>116</sup> ANTT, *Ministério dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça*, mç. 567, n.º 9, Apontamentos para a divisão das comarcas, do deputado José Maria de Andrade (22 de Novembro de 1854).

judicialmente.<sup>117</sup> Sines é aliás um caso interessante, pois o concelho foi extinto e anexado ao de Santiago do Cacém em 1855 quando se iniciava nesta vila portuária um novo ciclo de crescimento económico, industrial e portuário. A anexação de Sines a Santiago do Cacém, que, na fase de preparação do decreto de 24 Outubro de 1855, parece ter sido apoiada pelo Governo Civil de Lisboa, protegendo as “pretensões dos cavalheiros de S. Tiago”<sup>118</sup>, surgia, pouco depois, como uma espécie de compensação pela perda da freguesia de Melides integrada em Grândola. A Câmara de Santiago do cacém recusava, porém, qualquer interesse na “troca”, por diversas ordens de razões, numa argumentação típica, em que era realçada a perda dos recursos financeiros<sup>119</sup> e humanos<sup>120</sup> provenientes de Melides, em oposição às escassas vantagens de Sines, freguesia com que havia antiga rivalidade.<sup>121</sup>

De 1855 até ao final do século, a extinção de concelhos acalmou (OLIVEIRA, 1996, p. 535), mas a movimentação das freguesias entre concelhos continuou activa.<sup>122</sup> No final, entre batalhas ganhas e perdidas, mais aquelas do que estas, o concelho de Odemira acabou por obter uma vitória que lhe garantiu a anexação definitiva de várias freguesias, algumas delas consideradas importantes, sem que tivesse perdido qualquer das suas freguesias “históricas”. Terminada a instabilidade, Odemira tinha mais cinco

---

<sup>117</sup> Assim como o concelho do Cercal (antigo concelho de Vila Nova de Milfontes). ANTT, *Ministério dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça*, mç. 567, n.º 9, Apontamentos para a divisão das comarcas, do deputado José Maria de Andrade (22 de Novembro de 1854).

<sup>118</sup> Não obstante o tradicional antagonismo entre as duas vilas, tão propalado quando era necessário. ANTT, *Ministério dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça*, mç. 567, n.º 9, *Apontamentos para a divisão das comarcas*, do deputado José Maria de Andrade (22 de Novembro de 1854). O médico José Maria de Andrade, que foi presidente da Câmara de Odemira e intermitente deputado às Cortes, em 1853 e 1854, desenvolveu esforços em favor dos interesses de Odemira, quando se preparava o decreto de 1855.

<sup>119</sup> As Câmaras Municipais, geralmente sufocadas financeiramente (o que obrigava a derramas), procuravam reter as freguesias mais ricas. No caso, previam que as despesas com Sines seriam excessivas, sem possibilidade de cobertura pelas receitas, ao contrário de Melides em que se previam poucos gastos.

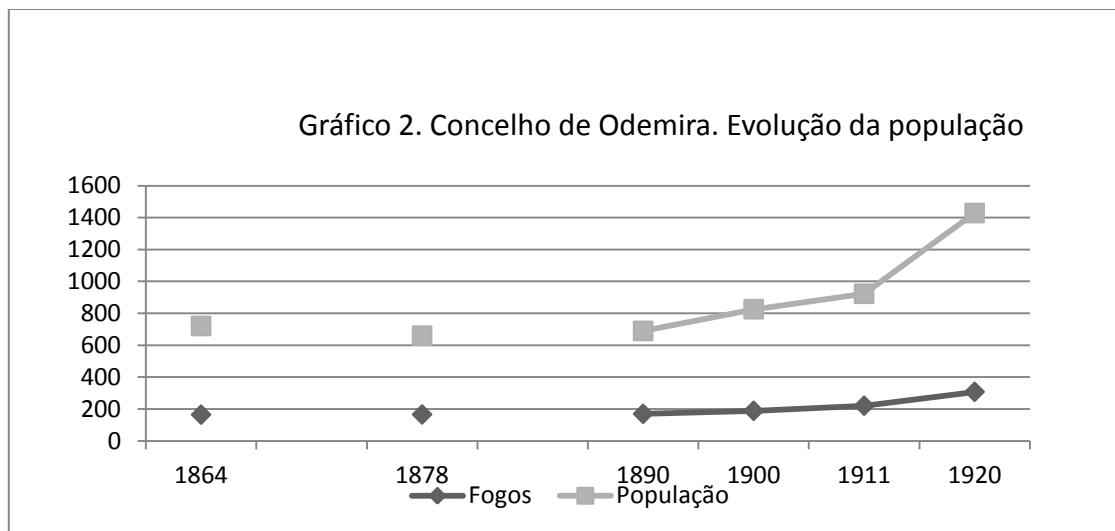
<sup>120</sup> Porque no judicial retirava cidadãos ao Círculo de Jurados, já antes constituído pelos concelhos de Santiago do Cacém e Sines, obrigando os homens destas duas vilas sujeitos ao júri a irem semestralmente à distante cabeça da comarca (Alcácer do Sal). Melides reentrou em Santiago do Cacém em 1870, mas voltou a sair em 1895; em 1875, Cercal “libertou-se” de Odemira e entrou no de Santiago.

<sup>121</sup> AMSC/AL/CMSC/B/A/005/Lv. 1, Representação n.º 5. No que respeita a Sines, instalada a República, estavam passadas várias décadas de acentuado crescimento industrial e comercial, fundado no seu porto marítimo, com desenvolvimento de uma dinâmica burguesia comercial: havia, portanto, “massa crítica” suficiente para que as aspirações autonómicas de Sines fossem concretizadas. Assim, em 1914, por proposta do deputado do Partido Democrático António dos Santos Silva, a Câmara dos Deputados aprovou a reconstituição do concelho de Sines. Sobre Santos Silva, que era natural de Sines, mas vivia em Odemira, ver mais adiante. Curiosamente, ele era deputado pelo Círculo de Aljustrel e não do Círculo a que pertenciam Santiago e Sines.

<sup>122</sup> Neste plano, os caciques locais moviam influências, especialmente nas capelas partidárias, nos corredores do parlamento e nos gabinetes de governos civis, e manipulam as representações das Câmaras ou os abaixo-assinados, com vista a alcançarem os seus objectivos. Ver para Odemira, QUARESMA, 1993, pp. 54-56; idem, 2006, pp. 309-322.

freguesias, ganhando inclusive a longa pugna com Ourique a propósito de S. Martinho das Amoreiras (ver figs. 13 e 14). Também no judicial, Odemira obteve um ambicionado triunfo, com a consecução da sede comarcã.

Ao iniciar-se a segunda metade do século XIX, o concelho de Odemira estava, pois, em processo de expansão territorial, que lhe haveria de conferir o estatuto de maior município português, com 1.720 km<sup>2</sup>. Em termos populacionais, porém, a sua densidade era muito baixa. Em 1864, era de 10 habitantes por Km<sup>2</sup>. Em 1900, quando o território, finalmente, se estabilizou, e depois de um período de crescimento populacional sustentado da população, a taxa rondava os 12 habitantes por Km<sup>2</sup>, baixa no País, com 58,9, e mesmo no distrito de Beja, com 16.<sup>123</sup> E, em 1920, Odemira continuava, com o restante Alentejo Litoral (exceptuando Sines) e o Sul do Baixo Alentejo, a evidenciar as mesmas características. Apesar de seguir a tendência de crescimento populacional do território nacional (VEIGA, 2004), até, por vezes, com taxas mais elevadas, o distrito de Beja, em particular o concelho de Odemira<sup>124</sup>, manteve-se ao longo de todo o período considerado, um espaço escassamente povoado. Na segunda década do século XX, Odemira conheceu um notável salto populacional, não obstante factores negativos, como a crise económica, social e política, e problemas sanitários, como a pneumónica.



No ano de 1864 não se contabilizaram as freguesias de Santa Luzia e Cercal, recentemente agregadas a Odemira e depois saídas para outros concelhos. No de 1890, contabilizou-se a freguesia de São Martinho, então pertencente a Ourique. Elaboração própria a partir dos respectivos censos da população.

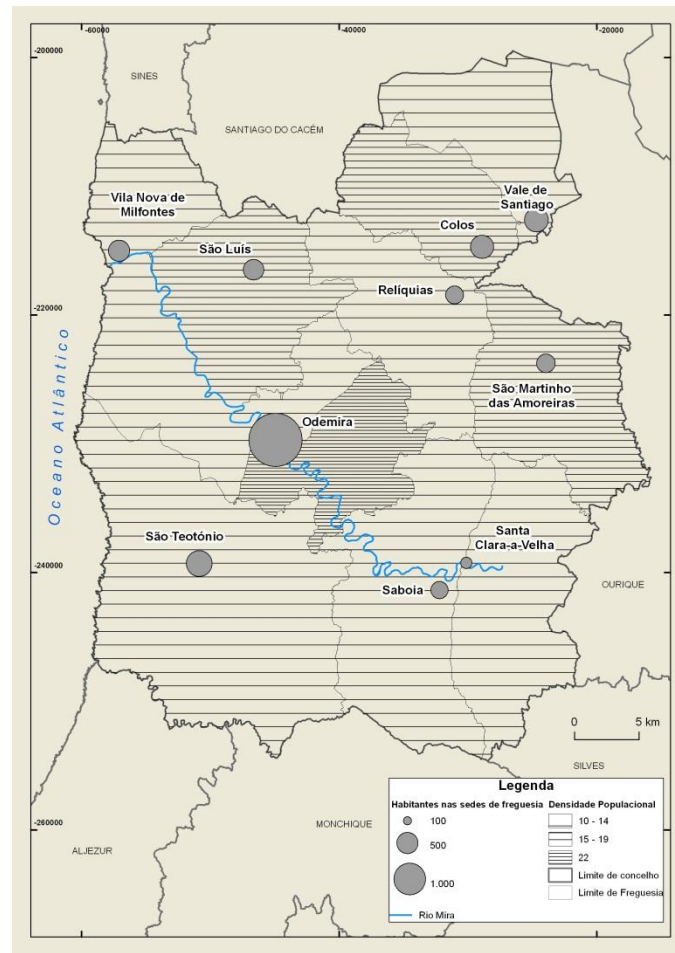
<sup>123</sup> *Censo*, 1900, vol. I, 37 e 37.

<sup>124</sup> Na última década do século XIX, num distrito de Beja que variou positivamente 3,8, o concelho de Odemira apresentou uma variação de 20,4, só excedida pela de Serpa, com 39,5 (VEIGA, 2004, p. 46).



A densidade populacional, por freguesias, em 1911, oscilava entre os 10 hab/km<sup>2</sup> de Vale de Santiago e os 22 de Santa Maria. Esta abrangia a maior parte da vila, o que explica a taxa relativamente alta. São Martinho, então uma freguesia binuclear (São Martinho e Aldeia das Amoreiras), aliás considerada rica, era a segunda em densidade. São Teotónio, a maior freguesia do concelho com 346 km<sup>2</sup>, e Salvador abrangiam a “charneca”, onde, apesar da tradicional rarefacção populacional, começavam a surgir alguns pequenos núcleos, como Cavaleiro (junto ao cabo Sardão), Zambujeira (perto da enseada do Sardão) e Almogrove.

Fig. 15. População presente e densidade populacional nas freguesias do concelho de Odemira (1911).



Fonte: Censo de 1911. Elaboração de Hugo Pereira

Um aspecto que não se tratará em pormenor, por ausência de dados numéricos disponíveis, é o das migrações sazonais, de gente vinda do Norte e do Algarve, para os trabalhos agrícolas, em particular as colheitas. Albert Silbert notava que, por fins do

Antigo Regime, vinham temporariamente trabalhadores do Algarve e das Beiras para o Alentejo, onde se ocupavam na agricultura (SILBERT, II, 1978, p. 832). Relativamente ao período que interessa, essas migrações aparecem mencionadas em vários documentos, mas sempre de forma vaga: em Março de 1906, a Câmara de Odemira dizia, a propósito dos sucessivos maus anos agrícolas e da baixa de preço da cortiça, que não havia trabalho para os naturais, nem para os “povos do norte” que costumavam para aqui vir trabalhar.<sup>125</sup> Em 1918, são referenciados os trabalhadores algarvios, que, num contexto de forte conflitualidade social nos campos, afluíam à freguesia do Vale de Santiago para fazer as ceifas.<sup>126</sup>

Para o Litoral, também há menções a movimentos de grupos populacionais ligados à pesca, sendo as suas embarcações reconhecíveis ao longo da costa alentejana. O principal núcleo encontrava-se na costa de Santo André, onde houve, por meados do século XIX, notável movimento migratório de gente ligada à faina do mar, proveniente do Norte. As migrações de comunidades piscatórias ao longo da costa, de que os exemplos mais conhecidos são os da Ria de Aveiro, de Vieira de Leiria e do Algarve, reflectem a busca de melhores condições de vida por parte de populações que retiravam o seu sustento do meio aquático quando enfrentam dificuldades em manter o seu modo de vida nos seus lugares de origem.<sup>127</sup> A colonização de Santo André por gente de Ílhavo e da Murtosa, integrada no movimento para sul de pescadores da área de Aveiro, deixou memória. Apelidos como Caçalho, Mercantista, Venturinha, Vinagre, Ferra, Domingos, Padeiro, Manafaia, identificados com esses pescadores, continuam a ocorrer em Sines. São lembradas mais de vinte famílias, que trouxeram para a costa a arte de xávega e se teriam instalado a partir de 1845-1850.<sup>128</sup>

---

<sup>125</sup> AHMO, AC 3/2, fls. 27v.º e 28.

<sup>126</sup> ANTT, *Ministério do Interior, D.G.A.P., 1.ª Rep.*, mc. 117, cx. 12.

<sup>127</sup> Estes movimentos ocorriam também em Espanha, como no caso dos galegos para Cádiz, na primeira metade do século XX. (BROULLÓN ACUÑA, 2010).

<sup>128</sup> “Francisco Chainho, Memórias da Pesca”. In *Redes do Tempo*, 2009, pp. 4 e 5. Noutro lugar referiremos a vinda sazonal de pescadores para as armações de Sines.

Quadro 1. População das freguesias do concelho de Odemira e sua distribuição nas sedes e nos termos (1911).

Freguesia	Sede	Termo
São Salvador	668	1.451
Santa Maria	1.749	528
Colos	573	1.312
Relíquias	575	1.578
Sabóia	334	2.317
Santa Clara-a-Velha	164	1.612
São Luís	465	1.666
São Martinho das Amoreiras	388	2.543
São Teotónio	678	3.501
Vale de Santiago	604	722
Vila Nova de Milfontes	481	441

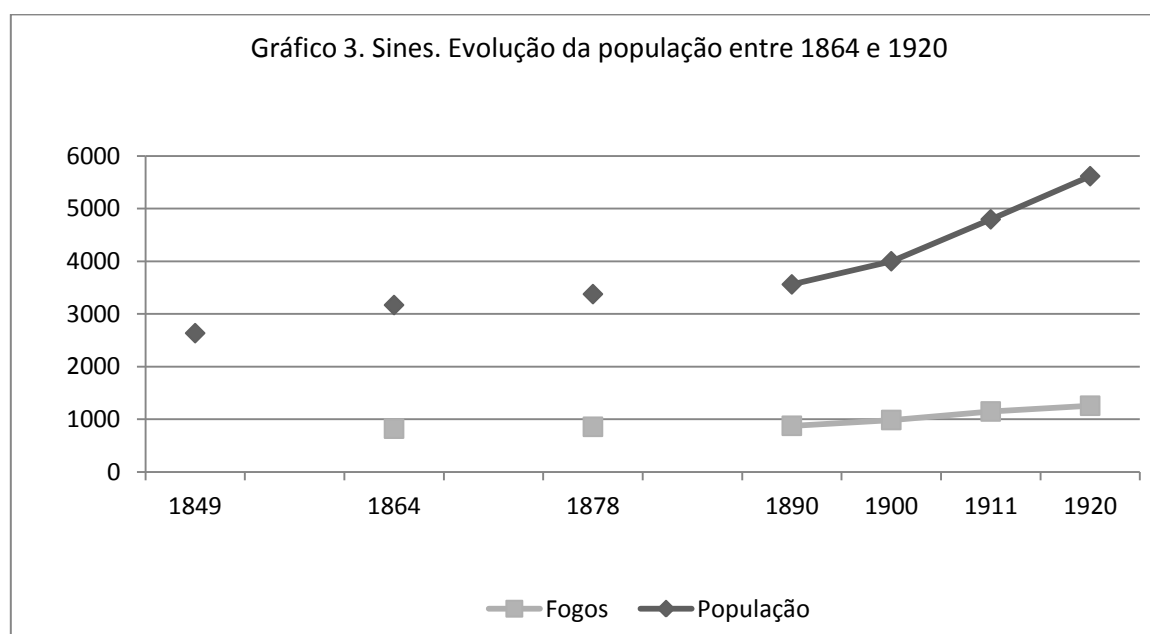
Elaboração própria, a partir do Censo Populacional de 1911.

Em 1911, a maior parte da população do concelho de Odemira habitava em montes dispersos e em pequenos aglomerados, de características vincadamente rurais (quadro 1). Só uma das freguesias, a urbana de Santa Maria, que compreendia a maior parte da população da vila de Odemira, possuía claramente mais gente a viver em espaço “urbano”. Nos casos de Vale de Santiago e, sobretudo, Vila Nova de Milfontes existem algumas razões históricas para o peso das sedes sobre o resto do território das freguesias: no primeiro, tratava-se de uma aldeia, cuja implantação e crescimento remontavam ao século XV; no segundo, tratava-se de uma antiga vila, porto de mar, incluído num espaço de “charneca”, em geral de escassa aptidão agrícola e pouco atractivo de população (apesar de tudo, em crescimento), além de que a sua área era inferior a todas as outras. E, embora não seja possível falar de migrações, na viragem do

século, a vila de Milfontes, não obstante a sua modesta dimensão, atraía alguma população do interior próximo e de alguns portos, sobretudo do Sul (Algarve e litoral a sul de Lisboa).

Do cotejo dos dados referentes a cada uma dos núcleos populacionais sedes de freguesia e de concelho (ver fig. 15), conclui-se que a vila de Odemira, o centro concelhio, com os seus 2.417 habitantes, era, de longe, a principal povoação. O que não era novo. Aliás, se exceptuarmos Milfontes e Colos, antigas sedes de concelho, as sedes das restantes freguesias tiveram fundação e crescimento muito tardios.

Sines, por seu lado, manteve um crescimento sustentado, que compreendeu a vila e o termo, ao longo da segunda metade do século XIX e das duas primeiras décadas do XX.<sup>129</sup> A população do termo era, por volta de 1850, um pouco inferior numericamente à da vila, numa relação de 46% - 54%.<sup>130</sup> Enquanto freguesia de Santiago do Cacém (1855-1914), manteve essa macrocefalia, característica aliás das sedes de concelhos relativamente às freguesias de que eram cabeças.



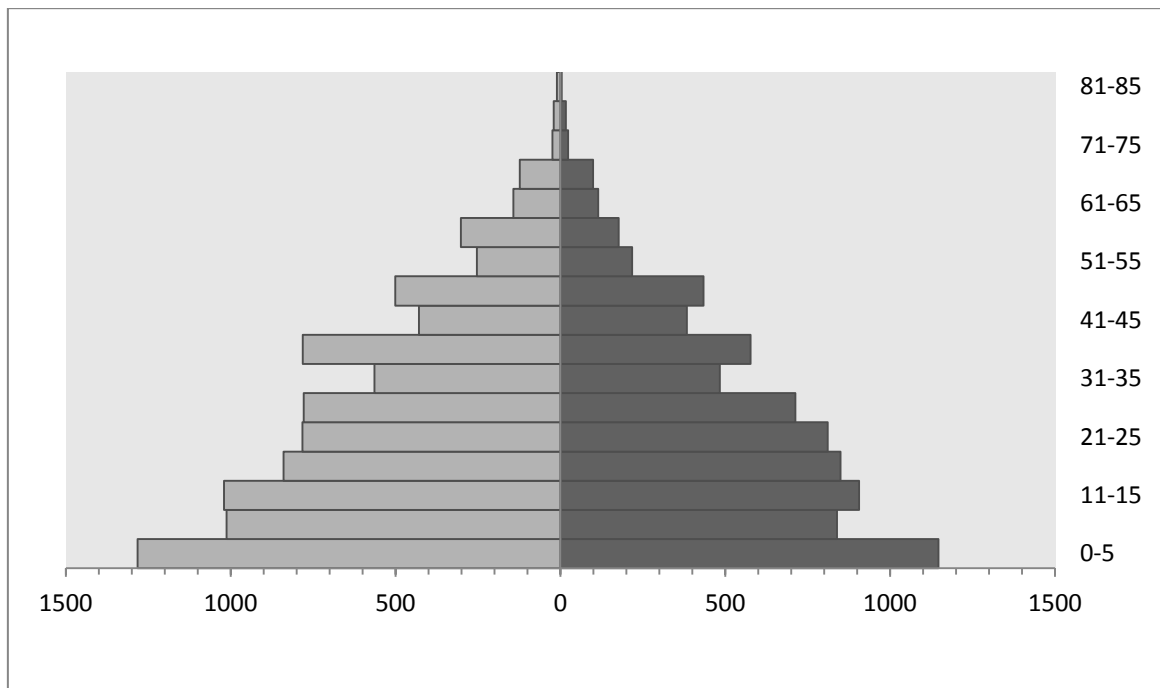
Elaboração própria, a partir de LOPES, 1850, pp. 42-45, e Censos da População.

<sup>129</sup> Cfr. POEIRA, 1972, p. 45. Sines, com os seus cerca de 200 Km<sup>2</sup> de área, era à data da abolição do concelho, uma pequena circunscrição municipal no que respeita à área.

<sup>130</sup> Cfr. LOPES, 1985, p. 42.

Tornando a Odemira, convém caracterizar melhor a sua população. As pirâmides etárias (gráficos 4 e 5), segundo os censos de 1864 e 1911<sup>131</sup>, mostram um concelho com elevada natalidade e grande proporção de crianças e jovens, numa população em crescimento, bem como uma baixa esperança de vida. Trata-se, portanto, ainda de uma sociedade “antiga”, de características agrárias.<sup>132</sup> No entanto, entre 1864 e 1911, existe alguma diferença: a esperança de vida parece ter aumentado um pouco e diminuído a mortalidade na meia-idade. As maiores oscilações verificadas nos grupos da meia-idade em 1864 podem significar maior susceptibilidade a problemas como a guerra (guerra civil e guerrilha miguelista), fomes e epidemias, nomeadamente em alturas de surtos coléricos. A segunda metade do século XIX caracterizou-se, no geral, em Portugal, por um avanço das condições de abastecimentos, o que poderá ter conduzido, também aqui, a alguma melhoria social.

Gráfico 4. Odemira. Estrutura etária da população, em 1864.

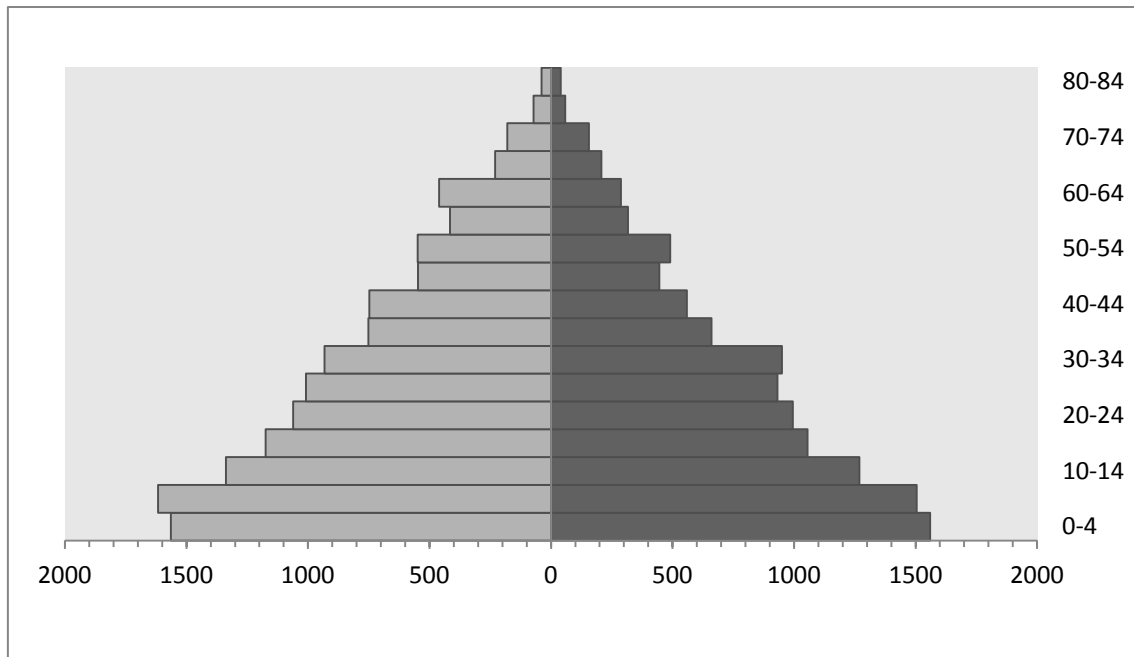


Elaboração própria, a partir do Censo de 1864.

<sup>131</sup> Entre as estatísticas publicadas na segunda metade do século XIX, constam os primeiros recenseamentos da população elaborados em moldes modernos, numa época em que o conhecimento estatístico do País se mostrava fundamental para o seu progresso.

<sup>132</sup> Cfr. MOREIRA & VEIGA, 2005, pp. 150 e ss.

Gráfico 5. Odemira. Estrutura etária da população, em 1911.



Elaboração própria, a partir do Censo de 1911.

Nesta sociedade fortemente rural, uma outra característica se evidenciava: a alta taxa de analfabetismo, que, em 1911, ultrapassava os 90%, significativamente superior à média nacional e mesmo à média distrital, com predomínio para as mulheres.<sup>133</sup> As altas taxas de alfabetização têm sido correlacionadas com crescimento económico e industrialização (REIS, 1993); daí que a situação portuguesa e em particular de certas regiões como a que incluía Odemira sejam sugestivas. Em países do Sul da Europa, como Espanha e Itália, os resultados da investigação apontam no mesmo sentido (TORTELLA & NÚÑEZ, 2011, p. 85). Como veremos, entre os operários corticeiros de Odemira, uma espécie de elite operária, a taxa de analfabetismo descia francamente.

Por meados do século XIX, a circunstância da vila de Odemira se situar junto de um rio não se reflectia nem no aspecto urbano, nem na existência de estruturas e equipamentos portuários, e o seu casario escondia-se por detrás de um cerro, dir-se-ia de costas para o rio de que recebera o nome. A lógica medieval do sítio de Odemira, alcandorado numa colina de vertentes íngremes na margem direita do rio Mira, havia, de alguma forma, condicionado o seu futuro urbano. Enquanto vila situada no interior

<sup>133</sup> *Censo da População*, 1911, I, 1913, pp. 6 e 7). A altíssima taxa de analfabetismo entre as mulheres reflectia-se negativamente no seu papel enquanto mães e esposas na educação dos filhos e no comportamento geral da família (TORTELLA & NÚÑEZ, 2011, pp. 84 e 85).

de um vale com acesso ao mar, encontram-se semelhanças com Alcácer do Sal, Mértola e Silves<sup>134</sup>, mas estas apresentam uma feição urbana muito mais ribeirinha.

É verdade que o Porto do Peguinho assumia importância local e estava sempre presente nas preocupações do poder municipal, uma vez que era o ponto de embarque e desembarque de mercadorias, onde se realizava, portanto, a ligação mercantil com espaços exteriores; mas isso nunca tinha suscitado, a não ser a uma escala circunscrita e artesanal, uma intervenção e uma aproximação física expressivas, geradoras de uma frente ribeirinha e portuária. Naturalmente, como se disse, muito devido às características topográficas do sítio de Odemira e às próprias cheias fluviais. Ademais, o antigo núcleo medieval, do alto do qual se podia ver e vigiar o rio, tinha-se tornado uma periferia desqualificada urbanística e socialmente, e a vila havia crescido em direcções opostas, ou pelo menos não convergentes, ao rio.<sup>135</sup>

A “praça velha”, ainda intramuros da antiga vila medieval (o bairro do Castelo), acabou por ser substituída por uma “praça nova”, quando, em 1865, foi construído o novo edifício da Câmara. Em 1859, aquela já se tinha desembaraçado, por decisão camarária, do seu antigo elemento simbólico, o pelourinho, na altura sem função, demolido por alegadamente ameaçar cair.<sup>136</sup> A Câmara deliberou instalá-lo no Largo de Santa Maria<sup>137</sup>, o que aparentemente não se verificou. Este largo, para onde abria a igreja paroquial de Santa Maria, vira-se ampliado pela demolição desta igreja, decidida na década de 1830, devido ao estado de ruína em que se encontrava<sup>138</sup>, e nele foi decidido, em 1852, fazer mercado semanal, para quaisquer espécies de géneros<sup>139</sup>, tornando-se um espaço comercial até ao século XX.

A população podia espreitar o rio no cais da barca da passagem e encontrava-se com ele nas várzeas da periferia, aliás grande parte inundáveis pelas grandes cheias, mas era preciso sair do perímetro da vila. Em 1885, Henrique Pousão mostra numa das suas telas Odemira ainda ligada à barca da passagem por íngreme caminho e com o casario de costas para o rio (fig. 76). Só com a construção da ponte sobre o Mira, os acessos na área se regularizaram (ver figs. 16 e 17).

---

<sup>134</sup> Com esta, a semelhança acentuou-se quando a indústria de cortiça e sua exportação se tornou o principal pilar do seu comércio marítimo.

<sup>135</sup> Nomeadamente, os bairros periféricos de Palhais e Terreiro, este, apesar de tudo, com maior proximidade ao rio.

<sup>136</sup> AHMO, AB 1/7, fl. 186 (3 de Março de 1859).

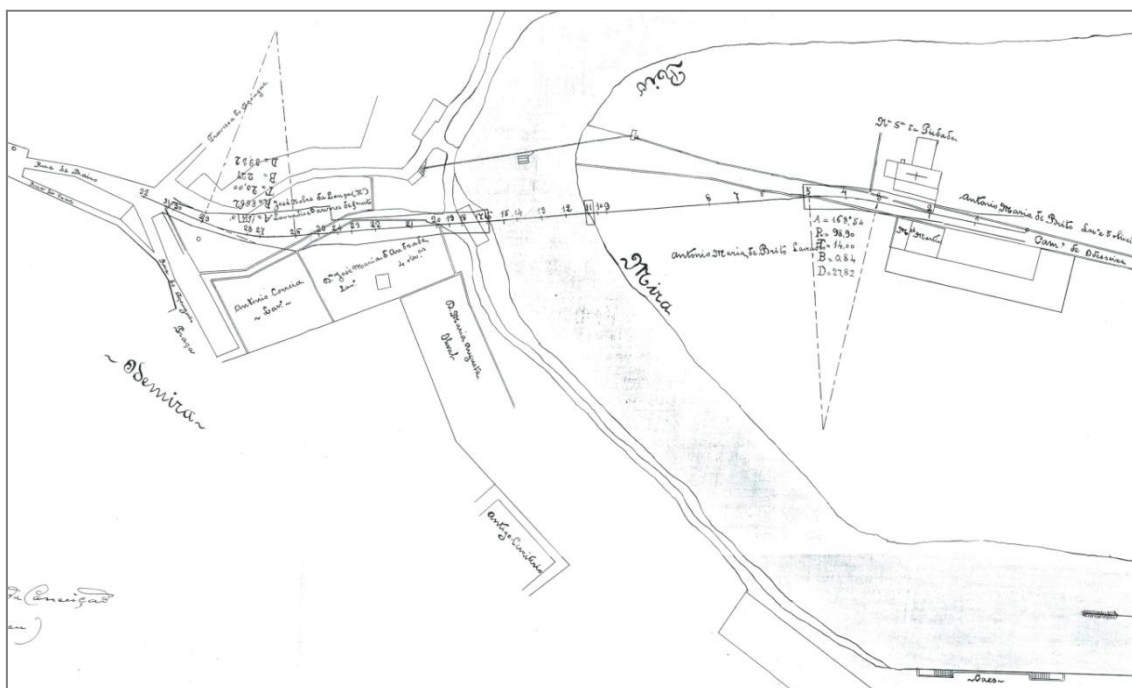
<sup>137</sup> AHMO, AB 1/7, fl. 235v.º (5 de Novembro de 1859).

<sup>138</sup> A igreja paroquial de Santa Maria seria instalada na igreja do convento franciscano.

<sup>139</sup> AHMO, AB 1/6, fl. 23 (21 de Junho de 1852).

De resto, para se ir ao cais do Peguinho, o porto comercial, também era necessário descer da vila para o Poço Novo e daí seguir um caminho para o cais. No terceiro quartel do século XIX, tinham-se construído no porto do Peguinho um lagar e um armazém e fábrica de cortiça, e ali se fazia, então, a feira anual, muito ligada à função portuária do sítio. Em 1900, a área do cais era ocupada por três diferentes instalações industriais (cortiça, lagar e matadouro municipal).<sup>140</sup> Nos anos 80, foi levado a cabo um conjunto de obras, em que avultaram as do novo cais e a construção da ponte sobre o rio Mira (aberta ao trânsito em 1891), de grande impacto local e demonstrativo de todo um esforço no plano dos transportes e comunicações.<sup>141</sup>

Fig. 16. Odemira. Regularização dos acessos ao rio constante do processo referente à construção da ponte sobre o Mira (1885-1891).



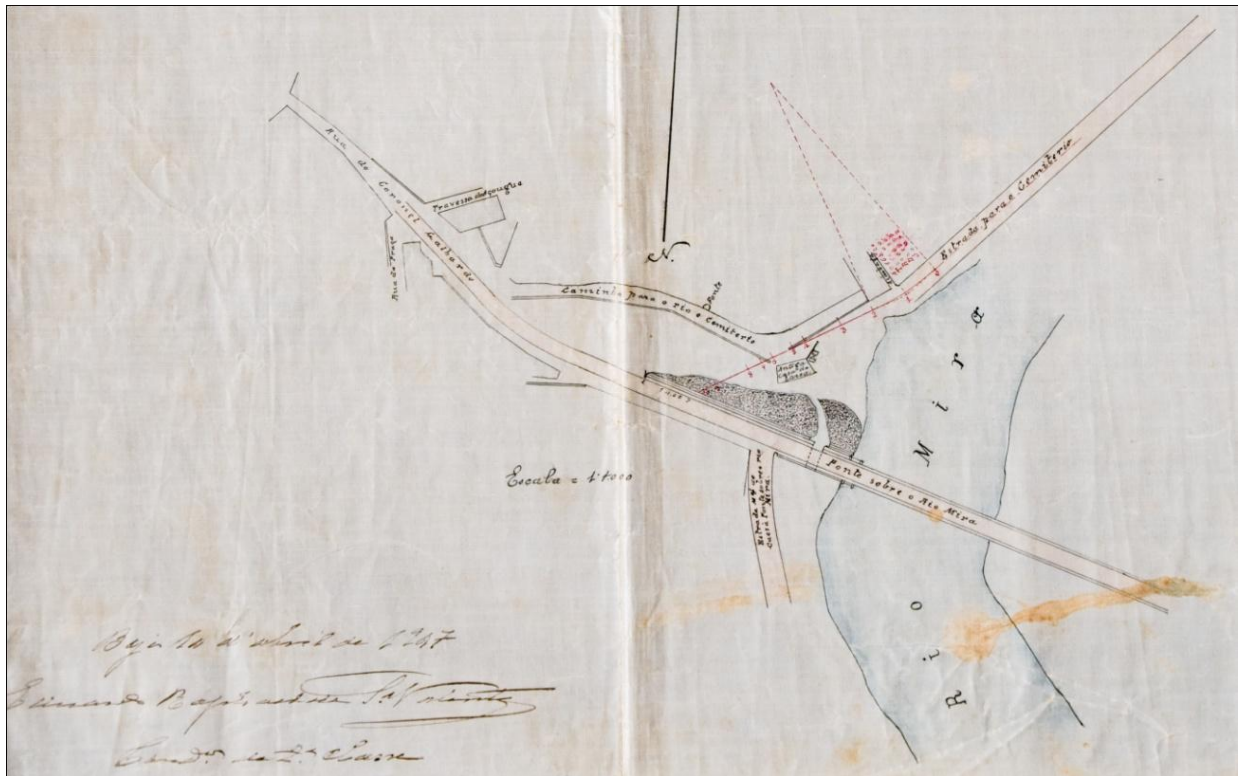
Fonte: EP, DSPT, 16135.

<sup>140</sup> O matadouro era o mais antigo: em Janeiro de 1864, ele já existia, pertencendo a D. Mariana Lúcia Beja Falcão (AHMO, AB 1/8, fl. 147v.º, 13 de Janeiro de 1864).

<sup>141</sup> Neste período, a Câmara colaborava também nas tentativas que visavam trazer o caminho-de-ferro até próximo da vila, uma vez que as estações mais próximas, abertas em finais da década de 80, ficavam a duas ou três dezenas de quilómetros por maus caminhos.



Fig. 17. Odemira. Lanço até ao cemitério da estrada municipal entre Odemira e Monchique (1907).



Fonte: AHMO, AO 2/23.

Pelo fim do ano de 1886, com as obras do cais quase concluídas e na expectativa de se efectuar a limpeza do rio (abertura de canais nos principais baixios), a Câmara antevia o futuro com optimismo: as obras realizadas iriam favorecer a indústria de Odemira, que já contava com “avultado número de fábricas de rolhas de cortiça”, bem como facilitar o escoamento dos produtos das freguesias e dos concelhos limítrofes, tanto para os mercados nacionais como para os estrangeiros, tornando-se Odemira “uma das mais florescentes Villas do baixo alentejo”.<sup>142</sup> No entanto, ponderava, faltava estabelecer a ligação do cais com o centro da vila, através de uma “serventia” por onde se pudessem transportar as mercadorias para embarque e aquelas que desembarcavam. Assim, pedia a construção da aludida “serventia” entre o Poço Novo (que já tinha ligação com o cais) e o Chafariz Velho, perto do centro da vila, na extensão de cerca de 240 metros. Entretanto, para concretizar a ideia, avançava com a sugestão de “n’um futuro mais ou menos remoto, a abertura de ruas laterais que esta camara tem em vista, e

<sup>142</sup> AHMO, AC 1/12, Representação ao rei, de 27 de Novembro de 1886, com conhecimento ao director das Obras Públicas do Distrito de Beja.

que o aumento da população reclama, e a necessidade insta”.<sup>143</sup> Em Dezembro de 1887, amadurecida a ideia da expansão da vila para o lado do cais, ao longo de um vale apropriado, a Câmara de Odemira, sob a presidência e aparentemente o empenho pessoal de José Francisco de Sousa Prado, decidiu:

“mandar proceder aos estudos e elaboração da planta, projecto e orçamento da despesa para construção duma praça publica e preparação de terreno para abertura de duas ruas junto a estrada municipal desta Villa ao largo do poço novo, que se acha em construção, e duma avenida de ligação da mesma estrada e praça projectada com a estrada districtal n.º 133 (ponte sobre o rio Mira), bem como da transformação em passeio do antigo cemitério desta Villa, obras estas da maior utilidade e conveniencia para o município, e urgentemente reclamadas pela opinião publica desta Villa, e de que carece instantemente – principalmente na parte respectiva à abertura do novo Bairro e construção da referida praça”<sup>144</sup>

Este programa contou com a colaboração do Director das Obras Públicas do Distrito de Beja, que recentemente havia estado em Odemira. Ele discutiu o assunto com a Câmara, procedeu aos estudos e elaborou o projecto, planta e orçamento, para o que pediu a comparticipação financeira do Município.<sup>145</sup>

Entretanto, pretendeu-se “requalificar” o antigo espaço do Castelo, em especial criando um “passeio” no sítio da Trindade. O castelo medieval e a igreja da Trindade, de que, por meados do século XVIII, restavam ruínas<sup>146</sup>, tinham dado lugar, como se referiu, a um espaço urbanisticamente periférico e desqualificado, um dos lugares onde eram trazidos, para tratamento, os animais com males contagiosos.<sup>147</sup> Em 1845 e 1846, o contíguo Cerro do Peguinho passou a ser destino das estrumeiras do Poço Novo<sup>148</sup> e no sítio da Rebolada, junto à Trindade, havia uma pedreira.<sup>149</sup> Nos anos 40 do século XIX, em consequência do decreto de 21 de Setembro de 1835, que acabou com os enterramentos nas igrejas e mandou construir cemitérios, e, no caso de Odemira, coincidiu com a demolição da arruinada igreja de Santa Maria, o novo cemitério da vila

---

<sup>143</sup> AHMO, AC 1/12, Representação ao rei, de 27 de Novembro de 1886, com conhecimento ao director das Obras Públicas do distrito de Beja.

<sup>144</sup> AHMO, AB 1/19, fls. 43 e 43v.º (28 de Dezembro de 1887).

<sup>145</sup> AHMO, AB 1/19 fl. 43v.º

<sup>146</sup> Conforme o pároco de 1858 (*Memórias Paroquiais*, in QUARESMA, 2006).

<sup>147</sup> Posturas municipais publicadas in idem, 1993, pp. 138 e 139).

<sup>148</sup> AHMO, AB 1/5, fls. 56v.º e 57 (5 de Novembro de 1845); fl. 76v.º (1 de Julho de 1846).

<sup>149</sup> AHMO, AB 1/5, fls. 109v.º e 110 (24 de Março de 1847).

instalou-se na Trindade, considerado pelos “médicos” lugar adequado.<sup>150</sup> Passadas algumas dezenas de anos, em 1883, após “estudos” e resistências dos proprietários dos terrenos, o cemitério foi removido para outro local, bem afastado da vila e tendo em conta os ventos dominantes, segundo os novos conceitos higiénico-sanitários cada vez mais exigentes.<sup>151</sup> Este facto deu origem a uma quadra popular, em versos que ainda contêm ecos de temores mais ou menos antigos, relacionados com os cemitérios, e que aludem à conversão do sítio em passeio público, ao gosto da época.<sup>152</sup>

O sítio da Trindade ficou de novo expectante. Neste contexto e porque resultaria em “aformoseamento indispensável e necessário para esta Villa e de grande vantagem e conveniencia para os seus habitantes, sobretudo por ser uma medida hygienica desde ha muitos annos aconselhada”<sup>153</sup>, o passeio surgia como uma decisão de modernidade e de (tardia) moda romântica do “passeio público”, que tinha por modelo o Passeio Público de Lisboa.<sup>154</sup> Na realidade, o Passeio da Trindade, mais tarde baptizado de Passeio Pedro Álvares Cabral, prolongando-se sobre o contíguo cerro de Peguinho<sup>155</sup>, cujas obras não tiveram a dinâmica dos novos praça e bairro, nunca chegou a ser um espaço concorrido, mantendo-se uma periferia, que oferecia um espaço aberto e uma ampla vista sobre o vale do Mira e o cais do Peguinho, mas sem força de atracção.

Entretanto, a Câmara tomava a iniciativa de arborizar e arranjar alguns espaços, mesmo no Castelo. Em Junho de 1876, tinha mandado colocar árvores na Rua Nova do Castelo, sítio de ajuntamento de pessoas; alguns utilizadores deste espaço pediram autorização para, às suas custas, construírem um muro ou parapeito com assentos para maior comodidade, o que lhes foi concedido, inclusivamente com licença de usarem pedra do cerro do Peguinho.<sup>156</sup> Se não se podia comparar com grandes cidades, como Lisboa, onde a “modernização das infra-estruturas e de novo urbanismo que mobiliza vontades e recursos financeiros [...] cria a imagem de um padrão de modernidade da vida urbana assente no conforto [...]” (SILVA & MATOS, 2000), Odemira procurava, de certo modo, imitá-las.

---

<sup>150</sup> AHMO, AB 1/3, fl. 35 (12 de Março de 1839); AB 1/4, fl. 154 (29 de Outubro de 1839).

<sup>151</sup> Pela mesma altura, mais ou menos, aconteceu o mesmo nas freguesias do concelho. A arrematação da obra do novo cemitério foi feita em 12 de Agosto de 1883 (AHMO, AO 1/1, fls. 10-14).

<sup>152</sup> “Adeus cemitério velho/ Já de ti não arreceio/ Já te deitaram abaixo/ Fizeram de ti um passeio.” Informação de D. Júlia Ferro.

<sup>153</sup> AHMO, AB 1/19, fl. 71v.º (22 de Março de 1888).

<sup>154</sup> Sacrificado, em 1880, para início da construção de uma nova e grande avenida.

<sup>155</sup> AHMO, AO 1/1, fls. 33v.º-35v.º

<sup>156</sup> AHMO, AB 1/12, fl. 84 (7 de Junho de 1876).

Maior e mais rápido impulso teve o crescimento urbano pressuposto no projecto de abertura da nova praça e das duas ruas paralelas abertas na direcção do Poço Novo e portanto do cais do Peguinho (ver fig. 18). O cais continuou, em termos da relação com a vila, a situar-se nas suas “traseiras”, mas a vila vai aproximar-se dele e de algum modo inclui-lo, no final do século XIX. A construção de um largo, ou praça, para mercado, bem como o novo bairro formado por duas ruas divergentes eram considerados “a primeira necessidade d’uma povoação da ordem d’Odemira, com o seu actual commercio” e “condição principal para o seu maior desenvolvimento comercial e progressivo aumento”.<sup>157</sup> A sua pertinência verificava-se ainda porque, dada a topografia de Odemira, havia carência de terrenos para construção e porque o crescimento da população exigia mais habitação. Assim, porque “tão úteis quanto indispensáveis melhoramentos que os habitantes d’esta Villa unanimemente reclamam”, o projecto, orçamentado em 13.150\$000 réis, rapidamente avançou, com as expropriações necessárias.<sup>158</sup> Em 1891, a nova praça estava quase concluída<sup>159</sup> e, no ano seguinte, a Câmara decidiu que, em homenagem a José Francisco de Sousa Prado e agradecimento pela sua acção, fossem atribuídos os nomes de Rua Nova do Prado e Largo do Prado<sup>160</sup>, ao mesmo tempo que para ali transferiu o mercado que se realizava aos domingos e dias santos no Largo de Santa Maria.<sup>161</sup>

Cerca de uma dezena de anos depois, a “Praça do Prado, ou “Praça Nova”, espaçosa, com a sua incipiente arborização, o “chafariz velho” no topo, rodeada de alguns bons edifícios, tornara-se um importante espaço. As ruas que desciam na direcção do Poço Novo, o designado “Bairro do Prado”, também rapidamente ficaram compostas com casas, parte delas de sobrado. E através deste conjunto se modernizou Odemira, se lhe conferiu nova capacidade comercial e habitacional e se aproximou a vila do seu cais fluvial, seguindo o percurso por detrás do Cerro do Peguinho, por artérias de boa circulação (ver fig. 18). Entretanto, a anterior “praça nova”, pequeno espaço defronte do edifício da Câmara, simples ponto de irradiação de ruas, perdera o título de “nova” para, poucos anos depois, passar a chamar-se Praça da República. Urbanisticamente, o traço da praça e a sua dimensão, bem como as duas ruas rectilíneas

---

<sup>157</sup> AHMO, AB 1/19, fl. 71 (22 de Março de 1888).

<sup>158</sup> AHMO, AB 1/19, fl. 72.

<sup>159</sup> AHMO, AC 1/14, ofício para o director das Obras Públicas do distrito, 18 de Fevereiro de 1891.

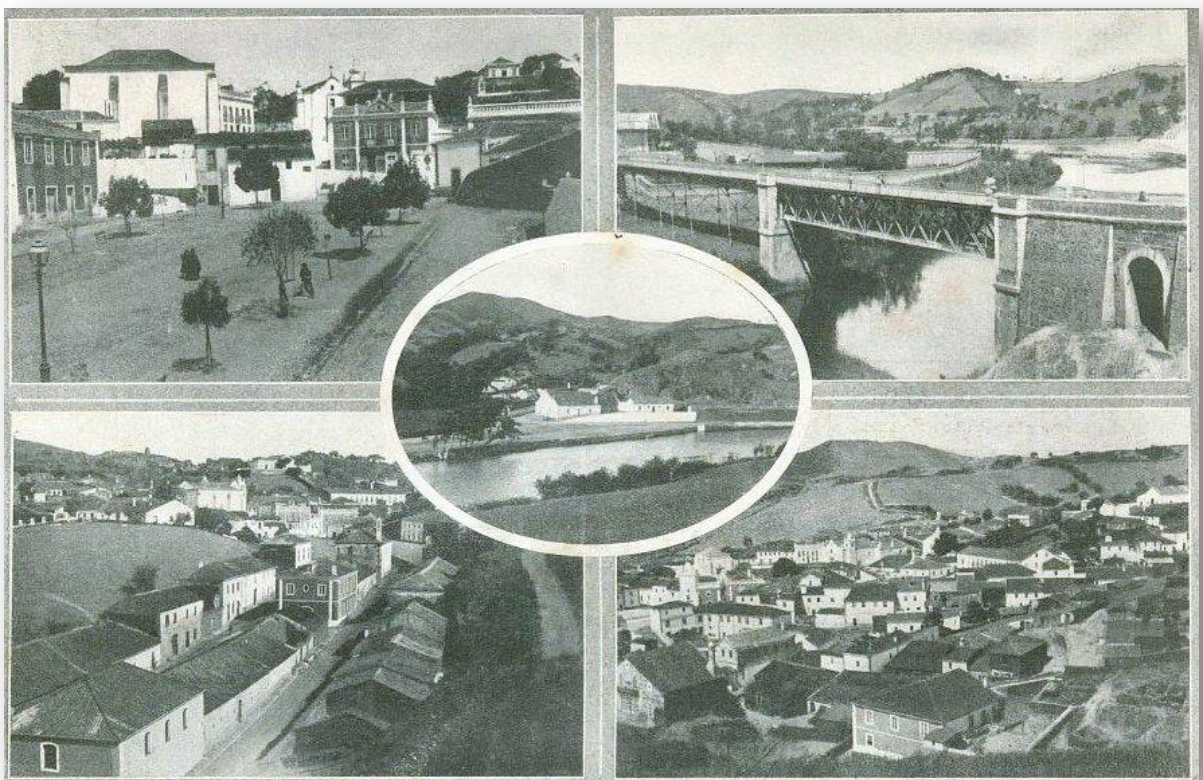
<sup>160</sup> Os nomes das novas artérias foram, em 1905, mudados para Rua Sousa Prado e Praça Sousa Prado, considerados mais adequados (AHMO, AB 1/34, fl. 150 (15 de Março de 1905).

<sup>161</sup> AHMO, AB 1/22, fl. 72 (2 de Novembro de 1892); AC 1/15, edital de 15 de Novembro de 1892.

que dela partem, a sua origem num plano pré definido pelo poder, a regularidade do seu desenho conferem a este conjunto um carácter bem moderno, o único da vila até então.

Todas estas obras, bem como as expropriações necessárias, exigiram que a Câmara decidisse contrair um empréstimo de oito contos de réis, depois de, nos termos do Código Administrativo, ter ouvido o parecer dos quarenta maiores contribuintes do concelho. Na mesma altura, devido ao volume de obras municipais, a Câmara deliberou a criação do lugar de mestre-de-obras municipal.<sup>162</sup>

Fig. 18. Odemira no início do século XX.



À esquerda, em cima, a nova Praça Sousa Prado; em baixo, as duas ruas paralelas que descem da Praça Sousa Prado e vêm desembocar no Poço Novo. À direita, em cima, a nova ponte sobre o rio Mira e o respectivo viaduto de ligação à margem esquerda; em baixo, vista geral, de sul. No medalhão central, cais do Peguinho, visto da margem esquerda, com o lagar e o matadouro ao meio. Fonte: *Ilustração Portuguesa*, II anno, 26 de Dezembro de 1904, p. 128.

O Poço Novo teve destino industrial e comercial. A sua antiga utilização agrícola e as estrumeiras que ali se haviam passado a fazer desapareceram. No local, começou por se estabelecer, em 1881, a fábrica de cortiça da sociedade catalã Prats &

<sup>162</sup> AHMO, AB 1/19, fl. 74 (22 de Março de 1888).



Bon. Seguiu-se-lhe a fábrica de Fortunato Simões dos Santos. Pouco depois, a Câmara fez vários arranjos no largo: designadamente construiu passeios e um chafariz público, para o que antes adquirira uma parte da herdade do Vale de Água (hoje, jardim da Fonte Férrea) para o depósito.<sup>163</sup> Entretanto, proibiu que se estacionassem carros e carretas, carregados ou vazios, e se deixassem gados naquele espaço, fosse a título fosse, embora provisoriamente, tivesse consentido que, no ano de 1883, as carretas pudessem permanecer no local, sem prejuízo do trânsito nos passeios e caminhos que atravessavam o largo, nem das árvores ali plantadas.<sup>164</sup> Em 1891, na altura em que se desenvolviam os acessos deste espaço para a vila e para o porto, a Câmara deliberou estabelecer uma feira franca anual no largo e terrenos anexos.<sup>165</sup> Apesar de as primeiras fábricas ali instaladas terem fechado, abriram outras, de cortiça e de moagem.

Fig. 19. Largo do Poço Novo (princípio do século XX).



Ao fundo, chafariz e tanque; por detrás, é visível o caminho da Corredoura. Fonte: bilhete-postal, Cliché Protásio.

<sup>163</sup> AHMO, AB 1/11, fl. 78v.º (29 de Julho de 1874); AO 1/1, Arrematações de 4 de Junho de 1882, fls. 5v.º-11v.º.

<sup>164</sup> AHMO, AB 1/16, fl. 28 (22 de Agosto de 1883).

<sup>165</sup> AHMO, AB 1/21, fl. 189 (19 de Agosto de 1891).

Fig. 20. Largo do Poço Novo (ca. 1900).



Fonte: foto cedida por João Barros e Silva, de Odemira.

O acesso ao largo por uma estrada nova “circular”, a Corredoura, a partir de Palhais e percorrendo a Rua dos Ciganos, ou Rua Nova de São Francisco, permitia que o trânsito de carros e carretas que, vindos da “estrada nova”, se dirigiam ao Poço Novo e ao cais do Peguinho, ou que destes sítios saíam, não fossem obrigados a atravessar a vila, com o consequente prejuízo para o piso das ruas e incómodo dos moradores. Em 1883, a Câmara interditava a passagem de carretas e outros veículos pela Rua de São Francisco, que, sobretudo no Verão se dirigiam carregados de cortiça para as fábricas do Poço Novo e para embarque no cais, e voltavam com carga de sal, pois havia alternativa.<sup>166</sup> Em 1905, o código das posturas municipais reiterava a proibição do trânsito pela Rua Serpa Pinto (antiga de Rua São Francisco) dos carros, carregados e descarregados, que se dirigiam ao largo do Poço Novo ou ao cais, ou quando destes pontos se dirigiam para a estrada real que ia para as estações do caminho-de-ferro.<sup>167</sup> O

<sup>166</sup> AHMO, AC 1/10, fls. 102-103.

<sup>167</sup> *Código de Posturas Municipais do Concelho de Odemira*, 1905, 21.

próprio estacionamento dos carros no Poço Novo foi regulamentado, tendo em conta a sua utilização industrial e comercial.<sup>168</sup>

A ligação do cais do Peguinho à ponte (e ao cemitério e à estrada para Monchique) deu origem a uma artéria marginal, talhada na vertente ribeirinha (hoje Av. Poole da Costa).<sup>169</sup> O seu projecto data de 1886 e justificava-se explicitamente pela conveniência em criar uma ligação do cais à vila e à ponte a construir, facilitando assim o transporte de mercadorias e materiais conduzidos pelos barcos.<sup>170</sup> Tratava-se portanto de mais um acesso ao porto. A adjudicação deste lanço de estrada, na extensão de 241 m, foi colocada em praça, em Fevereiro de 1887.<sup>171</sup> A sua conclusão demorou e a manutenção não foi fácil, com várias entregas provisórias da obra e reparações contínuas;<sup>172</sup> a instabilidade dos taludes, devido à xistosidade, entre outros problemas, constituiria, então, dificuldade de difícil resolução, assim como o encaminhamento das águas das chuvas.

Na fig. 21, podemos observar Odemira, vista de poente, por volta de 1900. A fotografia, tirada de um dos pontos de vista mais abrangentes do casario, não inclui o cais do Peguinho, mas mostra, pouco nítida, a via que, à esquerda, se dirige ao porto. Não apresenta também o novo bairro, que ficava escondido por detrás da colina.

---

<sup>168</sup> Ibidem, 23 e 24. Os “pobres carreteiros”, proibidos de transitarem por algumas vias e de cevarem o gado no Poço Novo, eram defendidos pelos republicanos, que aliás também criticavam as obras feitas neste largo (*O Século*, n.º 885, de 27 de Novembro de 1883, p.1).

<sup>169</sup> Leopoldo Marques Poole da Costa estava à frente da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos, aquando das dragagens do rio Mira, na década de 1930.

<sup>170</sup> AHMO, AO 2/5, Estrada Municipal n.º 54, lanço entre a estrada districtal n.º 133 e o Caes do rio Mira na extensão de 241 m.

<sup>171</sup> AHMO, AC 1/12, edital de 9 de Fevereiro de 1887.

<sup>172</sup> AHMO, AB 1/21, fls. 73 e 73v.º (22 de Outubro de 1890).



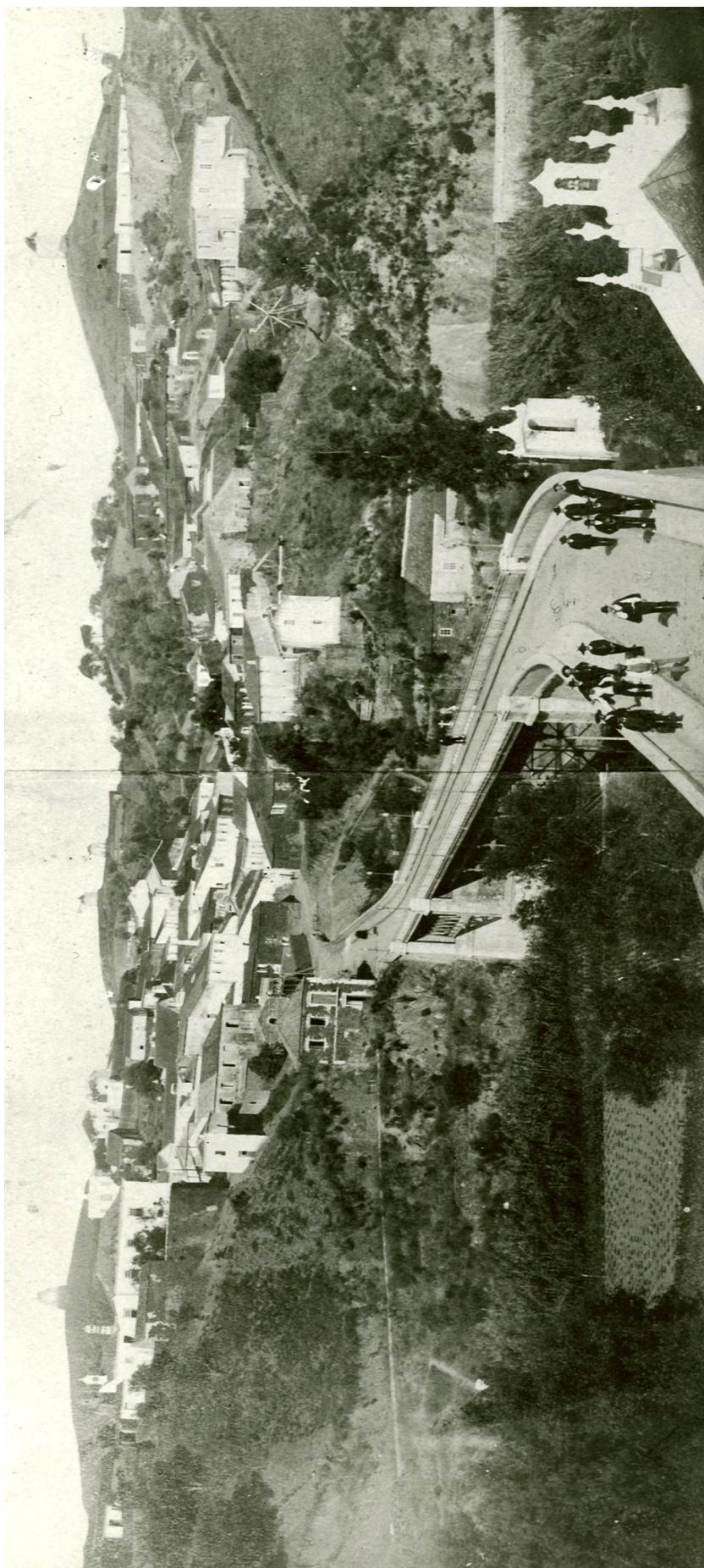
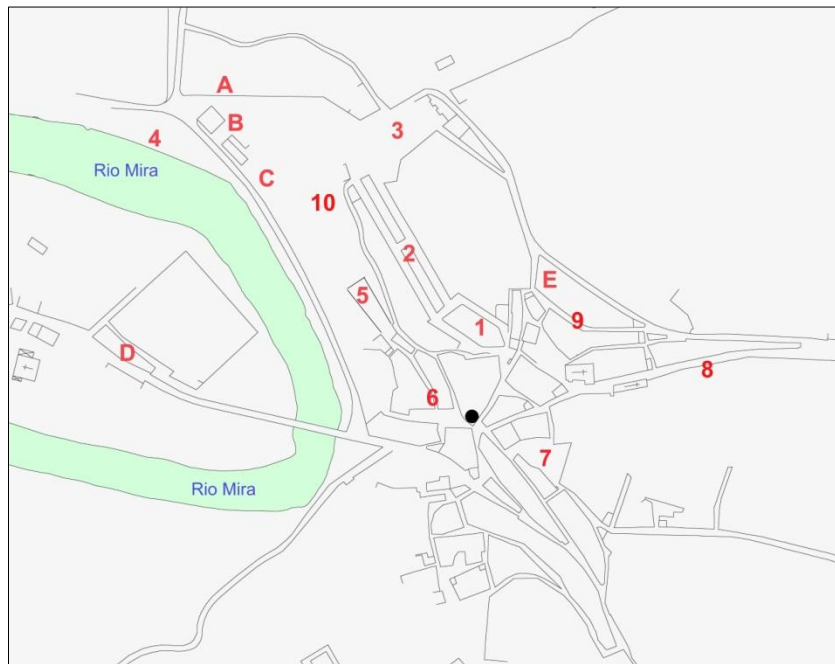


Fig. 21. Odemira vista de poente, com a nova ponte em primeiro plano (ca. 1900).

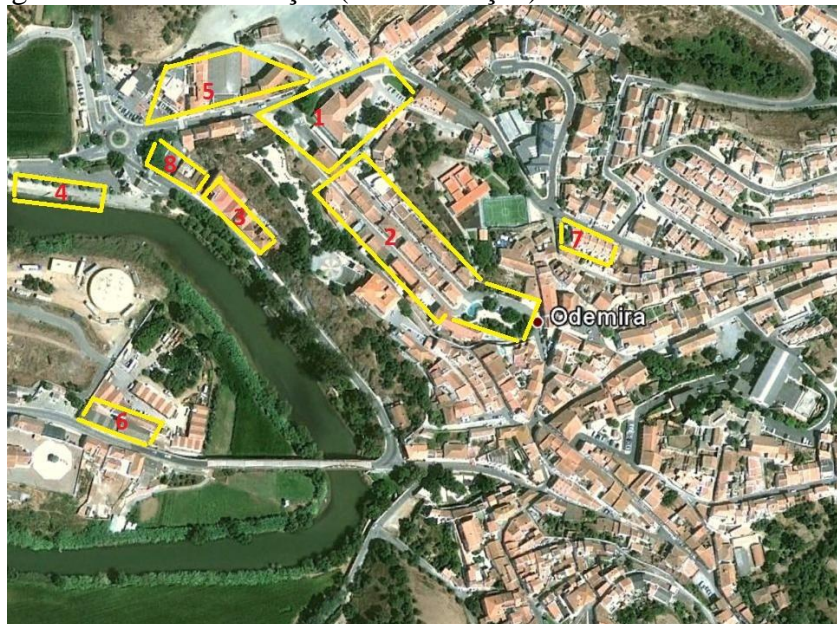
Fonte: foto cedida por João Barros e Silva de Odemira

Fig. 22. Vila de Odemira ca. 1900.



Espaços: 1 e 2 - Praça do Prado e ruas que descem para o Poço Novo; 3- Largo do Poço Novo; 4 - Cais do Peguinho; 5 - Passeio da Trindade; 6 - Bairro do Castelo; 7 - Largo de Santa Maria (José Maria Lopes Falcão); 8 - Rua de São Francisco (Serpa Pinto); 9 - Palhais; 10 - Cerro do Peguinho. Instalações industriais: A - Fábrica de cortiça de Fortunato Simões dos Santos; B - Lagar e matadouro; C - Fábrica de cortiça de Sousa Prado; D - Fábrica de moagem de Manuel António de Miranda; E - Fábrica de cortiça de Agustín Comas. Círculo a negro: edifício da Câmara Municipal. A margem do rio entre o cais e a ponte era uma encosta de acentuado declive, pouco propícia ao estabelecimento de um urbanismo ribeirinho. Base cartográfica: ACMF/Arquivo/SG/EMP/ODE/003 (1937), adaptado.

Fig. 23. Odemira. Situação (reconstituição) em finais do século XIX.



Legenda: 1 Largo do Poço Novo (hoje tem no centro o edifício do tribunal); 2 Praça Sousa Prado e ruas do novo bairro; 3 Fábrica de cortiça de Sousa Prado; 4 Cais; 5 Cerca e fábrica de cortiça de F. Simões dos Santos; 6 Fábrica de moagem de Manuel António de Miranda & Filho; 7 Fábrica de cortiça de Agustín Comas; 8 Lagar e matadouro. Fotografia recente (Google Earth).



Verificou-se também certo dinamismo no aspecto arquitectónico. O edifício de referência construído na segunda metade do século XIX (1865) foi o da Câmara Municipal (onde funcionavam outros serviços, como os da justiça), de arquitectura erudita, com uma fachada ecléctica, que mistura características estilísticas da tradição barroca, do neoclassicismo e do revivalismo neogótico (FALCÃO & PEREIRA, 1996).<sup>173</sup> Nas proximidades, surgiram por finais do século edifícios de arquitectura vernácula, mas frequentemente com elementos clássicos (frontão) e barrocos (vergas mistilíneas), cuja tradição se manteve demoradamente.

Fig. 24. Edifício da Câmara de Odemira, edificado em 1865 (início do século XX).



Fonte: foto cedida por João Barros e Silva, de Odemira.

<sup>173</sup> Este edifício, cuja dimensão e arquitectura rivalizavam com as igrejas da vila, veio conferir ao plano da administração civil uma nova imagem a condizer com um Estado que se queria forte, superando a justaposição de poderes do Antigo Regime.

Além do crescimento urbano, a Câmara procurou, no final do século XIX e princípio do XX, introduzir vários melhoramentos públicos. É verdade que, em 1903, aquando da elaboração da Estatística Industrial dos distritos do Sul, se escrevia que no Alentejo e no Algarve

“os serviços municipaes estão no seu estado rudimentar, se não estão votados ao abandono; de modo que a via pública tem o aspecto repugnante que dão os dejectos de todas as qualidades, em plena exposição. Os esgotos, por meio de canalização, guiam-se pelos processos primitivos, onde impera a ignorância de tudo o que significa hygiene publica e privada”.<sup>174</sup>

Mas as novas preocupações higiénico-sanitárias tinham chegado a Odemira e faziam parte da política municipal. Na última década do século XIX e primeira do XX, houve investimento em equipamentos e infra-estruturas, como o novo matadouro municipal, junto ao cais do Peguinho<sup>175</sup>, o novo hospital, no Cerro da Guia, a conclusão da Escola do Conde de Ferreira<sup>176</sup> e o projecto de abastecimento de água (SERRÃO, IV, 1990, pp. 354, 355 e 369).<sup>177</sup> A este respeito, a Câmara decidia, em 1898, “atendendo à grande falta de águas que há n’esta villa, para abastecimento da sua população”, a construção de um novo chafariz e um lavadouro, junto à estrada da barca, pedindo autorização ao governo para utilizar os fundos de viação municipal, uma vez que, pela exiguidade, o orçamento ordinário não tinha capacidade para essas obras.<sup>178</sup> Elas acabariam, porém, por ser adiadas devido às dificuldades financeiras e à relutância da Câmara em contrair um empréstimo ou lançar impostos indirectos<sup>179</sup>, e só nas duas décadas seguintes foram realizadas.<sup>180</sup>

---

<sup>174</sup> *Estatística Industrial*, 1905, p. XXIV.

<sup>175</sup> Obra arrematada em Julho de 1894, a construir no sítio onde estivera o barracão da Hidráulica (AHMO, AO 1/2, fls. 32-36v.º).

<sup>176</sup> Iniciada com um donativo proveniente da herança do Conde de Ferreira e terminada com dinheiros da Albergaria da Barca (QUARESMA, 1993, p. 103).

<sup>177</sup> O fontanário da Praça Sousa Prado inspira-se no paradigma das obras públicas do século XVIII, vinculado à satisfação da necessidade de abastecimento de água às populações urbanas (Cfr. ROSSA, 1989, pp. 115-118).

<sup>178</sup> AHMO, AB 1/27, fls. 144 e 144v.º (6 de Julho de 1898); cfr. AB1/31, fls. 65 e 65v.º (8 de Janeiro de 1902).

<sup>179</sup> AHMO, AB 1/28, fls.13-15v.º (3 de Agosto de 1898).

<sup>180</sup> O abastecimento de água potável à população da vila foi retomado em Dezembro de 1919, pedindo a Câmara ao Governo um subsídio de 10.000\$00 para início das obras, que se destinavam também a acudir a uma das crises de falta de trabalho (AHMO, AC 3/1, fls. 24v.º e 25), mas o abastecimento público só seria conseguido perto do fim da década de 20 (*Diário de Notícias*, de 22 de Novembro de 1929, p. 15).

Outras melhorias foram levadas a cabo: a iluminação pública, a petróleo, foi introduzida nas sedes de concelho e das freguesias. Em Maio de 1904, a Câmara era autorizada pela 4.<sup>a</sup> Direcção dos Serviços Fluviais e Marítimos a colocar dois candeeiros de coluna no cais de embarque e desembarque da vila.<sup>181</sup> Para melhorar o conforto público, a Câmara decidiu, no mesmo ano, comprar oito bancos de ferro para a Praça do Prado, visto este ser o melhor largo da vila<sup>182</sup>, largo onde já tinham sido plantadas algumas árvores; em 1901, fez obras na Fonte Férrea<sup>183</sup>; instalou novo relógio da torre da Câmara; e, em 1908, em nome da higiene e comodidade do povo, aprovou a construção de um mercado público fechado, na Praça José Maria Lopes Falcão, antigo Largo de Santa Maria<sup>184</sup>, cujo projecto (ver em Anexos) acabou por ser simplificado na execução. Ainda sob o princípio da higiene e salubridade, o Município projectou, em 1904, a drenagem dos esgotos urbanos de parte da vila para o rio Mira.<sup>185</sup>

Na base desta evolução territorial, demográfica e urbanística esteve todo um desenvolvimento económico que, não obstante algumas debilidades, introduziu no fâcies económico local um certo grau de modernidade. Também em Sines, o notável crescimento industrial e comercial, baseado nas exportações do seu porto, ocasionou notáveis transformações.

## **1.2 Actividades económicas**

Como notou Adrian Jarvis, “A port is not a place. A port is a community of merchants.” (JARVIS, 2007), o que nos remete para a economia regional e para as actividades cujo desenvolvimento se relacionou com a actividade portuária. No sector primário, à tradicional trilogia agricultura, silvicultura e pecuária junta-se a extracção mineira; no secundário, sobressaem a indústria corticeira e a moageira; no terciário, o comércio e os serviços.

---

<sup>181</sup> AHMO, AB 1/33, fl. 141 (11 de Maio de 1904).

<sup>182</sup> AHMO, AB 1/33, fl. 108v.º (2 de Março de 1904).

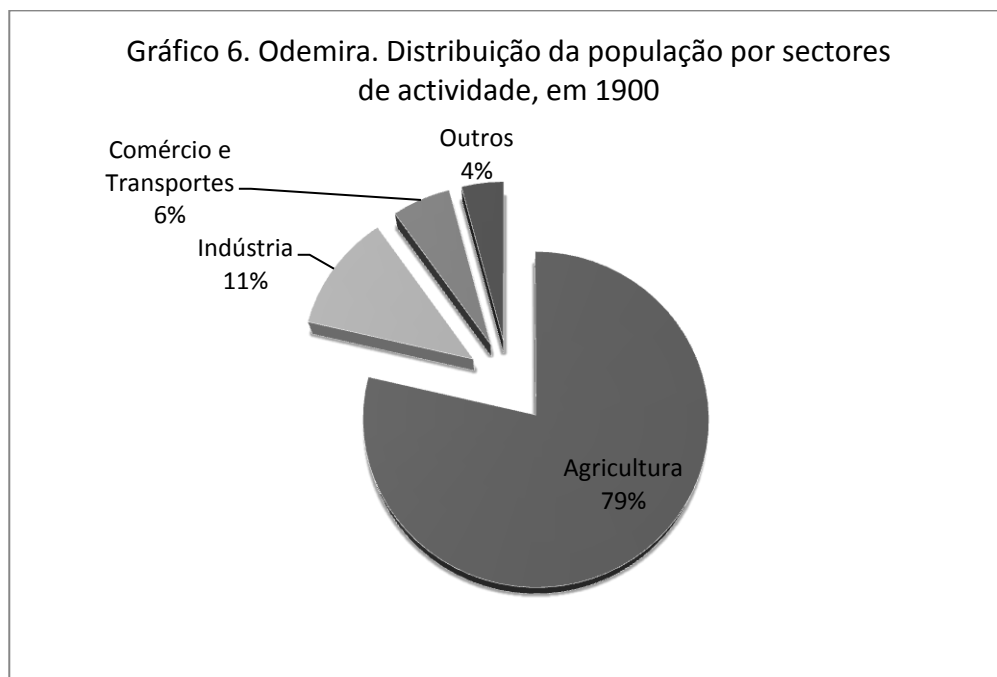
<sup>183</sup> AHMO, AB 1/30, fl. 110v.º (3 de Julho de 1901).

<sup>184</sup> AHMO, AO 2/24.

<sup>185</sup> AHMO, AO, 2/16; AO 2/19.

### 1.2.1 Agricultura, silvicultura, pecuária e extracção mineira

Neste mundo antigo, a feição agrária nunca deixou de ser largamente dominante. O sector primário, com grande destaque para a agricultura, ocupava a maioria dos braços de trabalho. O gráfico 6, com base no Censo 1900, mostra a distribuição da população segundo a ocupação, sendo de notar que no item indústria estão incluídas todas as actividades artesanais, entre as quais a moagem. Os “trabalhos agrícolas”, conforme a designação do Censo, a rondar os 80%, incluíam naturalmente tudo quanto dizia respeito ao campo, desde a agricultura, propriamente dita, à pecuária, à silvicultura e à apicultura.



Elaboração própria, a partir do Censo da População de 1900, vol. III, p. 38.

Mas a agricultura fazia-se em pequenos tractos. No concelho de Odemira, a Câmara Municipal afirmava, em 1898, que “grande parte dos terrenos estão incultos e em estado frustaneo”, necessitando de ser “desbravados e devidamente fertilizados pelos adubos chimicos”.<sup>186</sup> Porém, pouco depois, no ano de 1901, já era mencionada a grande

<sup>186</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 36 (5 de Outubro de 1898).

quantidade de cepa proveniente dos arroteamentos que se verificavam na região<sup>187</sup>, indiciando aumento do capital físico.

A comparação das cartas de G. Pery (fins do século XIX) e do levantamento do SROA (meados do século XX), feita por Mariano Feio, é ainda mais elucidativa: em Vila Nova de Milfontes, a terra de charneca foi ocupada por culturas arvenses (FEIO, 1998, p. 21), embora boa parte da expansão da cultura se tivesse verificado depois de 1918. Também em Santiago do Cacém há notícia, em 1911, de lenha proveniente da limpeza e do desbaste de montados e de arroteamento de terras.<sup>188</sup>

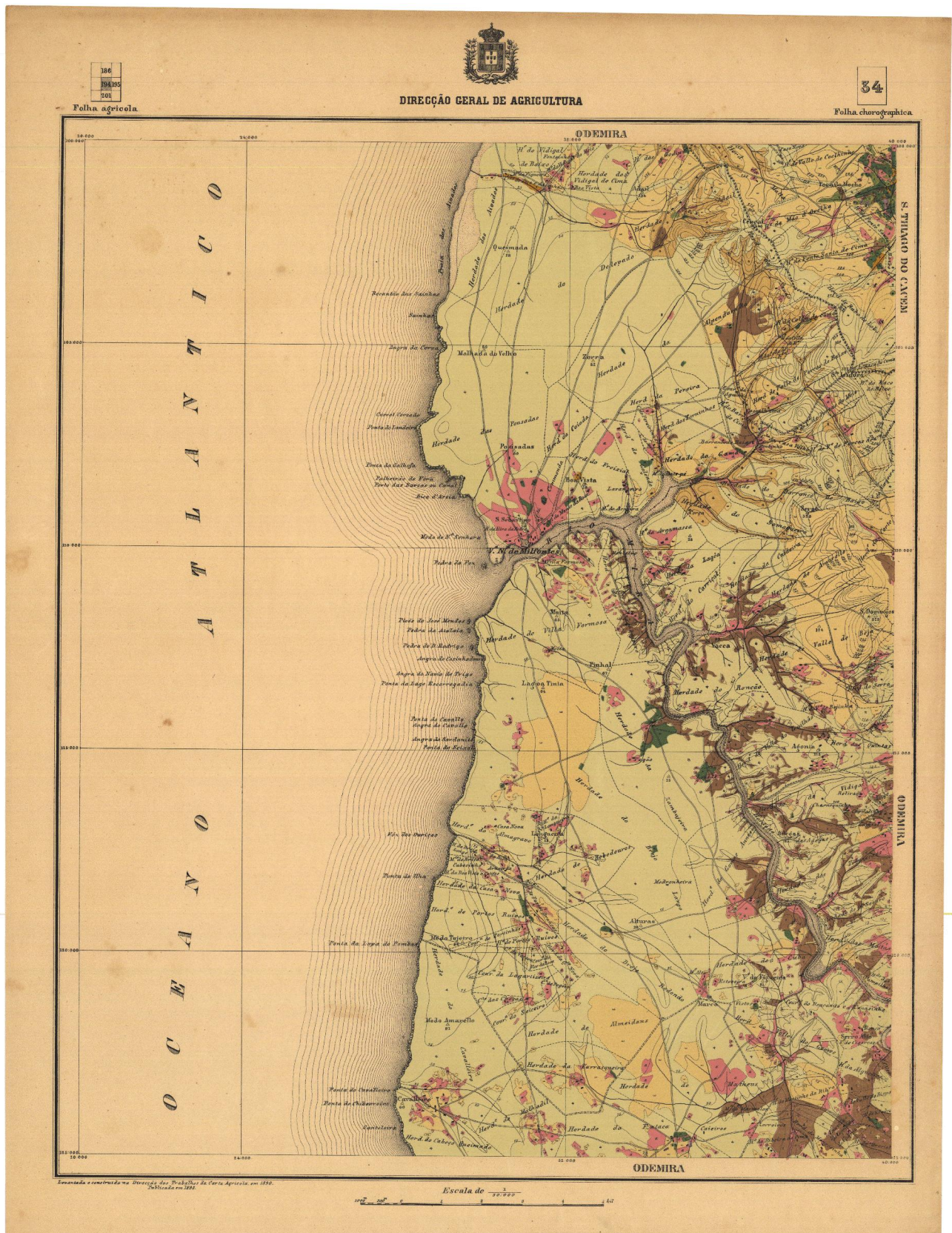
---

<sup>187</sup> *Estatística Industrial*, 1905, p. 174.

<sup>188</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv 5, Representações, fl. 29v.º



Fig. 25. Carta Agrícola, folha 194 (1890).



Note-se a mancha de culturas junto da vila de Milfontes, em contraste com a extensa charneca em volta.



Vários constrangimentos afectavam a agricultura, nomeadamente na produção cerealífera. Da abertura do mercado português aos cereais estrangeiros e da consequente concorrência destes à produção nacional, se queixava, em 1865, a Câmara de Odemira, representando os produtores locais.<sup>189</sup> A viragem para o século XX alterou significativamente a situação. Sob o impulso do proteccionismo (leis de 1889 e 1899), fez-se sentir um aumento considerável da cultura e da produção.<sup>190</sup> No Alentejo, ocorreu grande incremento, de modo que, comparando as décadas de 1880-1890 com os anos de alta por volta de 1910, o aumento da produção regional bruta terá sido de cerca de 230% (REIS, 1979, pp. 757 e 758). Factores de produção, como os adubos químicos e a maquinaria, só tarde se tornaram acessíveis. Apesar da legislação que favorecia a aquisição de sementes e adubos pelos lavradores<sup>191</sup>, não foi fácil estabelecer um sistema de distribuição eficaz.<sup>192</sup>

No geral, a grande propriedade predominava<sup>193</sup>, mas a pequena exploração prevalecia em volta das povoações, como podemos ver em Odemira, Milfontes e Sines, modo de apropriação económica do espaço, seguido também por outras povoações vizinhas, que encontrava reminiscências no antigo mundo mediterrâneo (RIBEIRO, 1991, pp. 75 e 76). Quanto à pertença e às formas de exploração, o governo legislava, autorizando parcialmente a remissão dos foros e da subenfiteuse, antigo instituto que havia resistido à instauração do Estado liberal.<sup>194</sup>

Em Odemira, “hortas”, “quintas”, “ferragiais”, “cerrados” e “courelas” designavam essas pequenas explorações (QUARESMA, 1993, p. 119). Em Milfontes, uma rede de “cercas”, cingidas por valados de canas e outras sebes vivas, que as cercavam e protegiam da acção humana e dos ventos marinhos, rodeava a povoação. Um viajante mencionava sugestivamente, na primeira metade do século XIX, “the gardens that

---

<sup>189</sup> AHP, Sec. I-II, cx. 305, doc. 43.

<sup>190</sup> Apesar disso, o País continuou a importar cereais, devido à tendência ascendente do consumo causada pelo aumento da população e também pela mudança nos hábitos alimentares no que respeita ao pão (REIS, 1979, p. 760).

<sup>191</sup> Ver *Decreto de 30 de Setembro de 1892 que Facilita aos Lavradores a Aquisição de Sementes e Adubos* [...], 1893.

<sup>192</sup> AHMO, AB 1/11, fls. 135 e 135v.º (10 de Abril de 1875); AB 1/28, fl. 36v.º (5 de Outubro de 1898). Quanto à mecanização, também ela apareceu tarde: próximo, em Santiago do Cacém, em 1913, duas enfardadeiras compradas em 1913 causavam admiração por nunca se terem visto ali máquinas deste tipo (MADEIRA, 2010, p. 170).

<sup>193</sup> Em Odemira, uma informação municipal, de 1865, indicava que muitos dos proprietários residiam fora do concelho, sendo esta uma das razões da debilidade da economia local (AHMO, AB 1/9, fls. 43 e 43v.º, 14 de Janeiro de 1865).

<sup>194</sup> *Decreto de 30 de Setembro de 1892 que Auctoriza a Remissão dos Fóros e o Contracto de Sub-Enphyteuse* [...], 1893, p. 4.

surround Milfontes” (TAYLOR, 1827). Produziam cereal, vinha, hortícolas e frutícolas (QUARESMA, 2003, pp. 53-56). Acerca de Sines, um testemunho de 1894, referia estar a “propriedade muito dividida em volta da villa, e limitada por caniços para resguardar as culturas da agua salina, que no estado de pó finíssimo os ventos da costa trazem em suspensão”, o que lhe conferia um “aspecto pitoresco”.<sup>195</sup>

Observem-se as produções, conforme dados recolhidos sobretudo no arquivo do Governo Civil de Beja.<sup>196</sup> Odemira produziu, em 1875, 1.984.800 litros de trigo, só sendo excedida pelos principais concelhos cerealíferos (Ferreira, Vidigueira e, sobretudo, Beja e Serpa).<sup>197</sup> Aparentemente, a crise de produção não afectara Odemira, nesse ano: em Abril, a Câmara Municipal observava que muita gente do Algarve e dos concelhos do Campo de Ourique vinha abastecer-se de trigo a Odemira, e os preços do trigo e do milho estavam a aumentar, havendo receio de que estes cereais viessem a faltar.<sup>198</sup> Entre 1882 e 1884, a produção média anual de trigo no concelho rondou os 2.050 milhares de litros (suplantada por Ferreira, Mértola e, sobretudo, Beja e Serpa), conquanto tenhamos de considerar a maior área territorial de Odemira relativamente a todos os outros.<sup>199</sup> No mesmo período, foi, de longe, o maior produtor de milho, com uma média anual a rondar os 1.200 milhares de litros, alcançando o segundo lugar no centeio. Quanto à cevada e à aveia, ocupavam lugar significativo, ainda que longe de outros concelhos do distrito.<sup>200</sup> Em 1892, a produção distrital de trigo continuava a patentear a superioridade de concelhos como Beja, Moura e Serpa (fig. 26).

No ano cerealífero de 1910-1911, excepcionalmente farto, a colheita de trigo do concelho era calculada em 9.993 milhares de litros (99.931,03 hl), o que, relativamente à média dos anos de 1882-84, constitui um aumento bastante significativo, situando-se no panorama distrital em 3.º lugar, apenas superado pelos concelhos de Beja e Serpa. A produção por hectare foi de 858,45 litros, naturalmente suplantada por concelhos como Beja, Ferreira e Vidigueira, mas mais alta do que a de Mértola, Ourique ou

---

<sup>195</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, pp. 636 e 637.

<sup>196</sup> Guardado no ADB. Não existem, porém, dados para todos os anos.

<sup>197</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa demonstrativo da produção de cereaes, legumes e outros géneros n'este Districto no anno de 1875*, 15 de Maio de 1876.

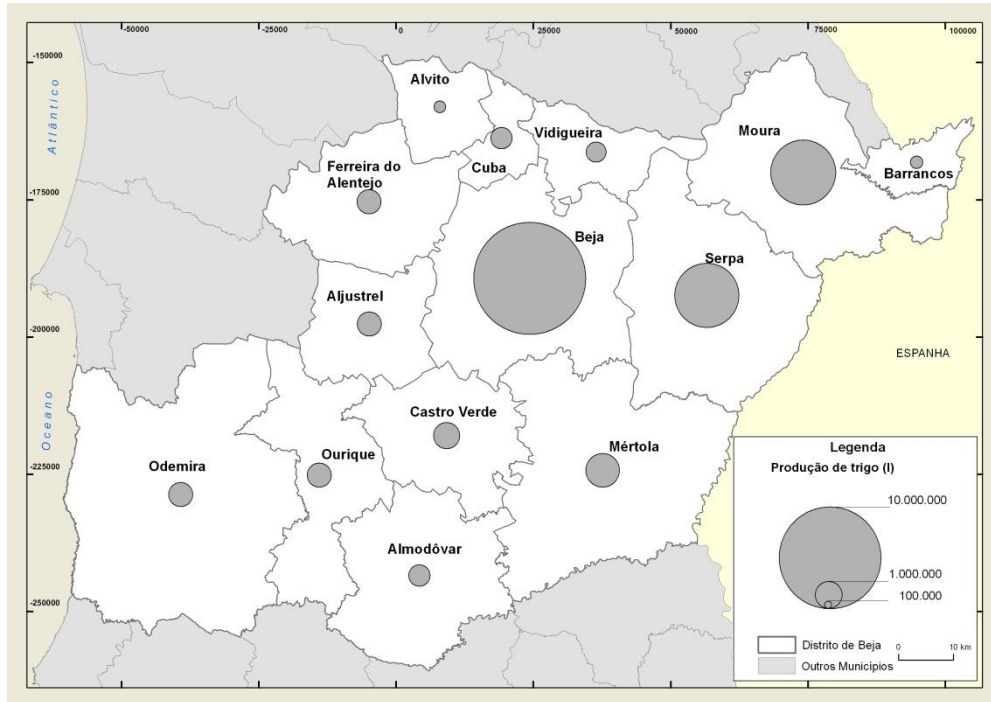
<sup>198</sup> O que se devia à carência de braços, à falta de boas vias de comunicação e à dificuldade na aquisição de adubos. AHMO, AB 1/11, fls. 135 e 135v.º (10 de Abril de 1875).

<sup>199</sup> No concelho de Odemira, a produção de trigo no ano agrícola de 1891-92 destacava-se nas freguesias de Santa Maria, Relíquias e São Luís (ver fig. 27).

<sup>200</sup> *Anuario Estatístico de Portugal de 1884, 1886*, pp. 320 e 321.

Almodôvar.<sup>201</sup> No ano de 1916, Odemira produziu 6.082.461 litros, sendo ultrapassado apenas por Beja e Serpa.<sup>202</sup> Beja, Moura e Serpa eram geralmente os concelhos de maior produção.

Fig. 26. Produção de trigo nos concelhos do distrito de Beja, em 1892

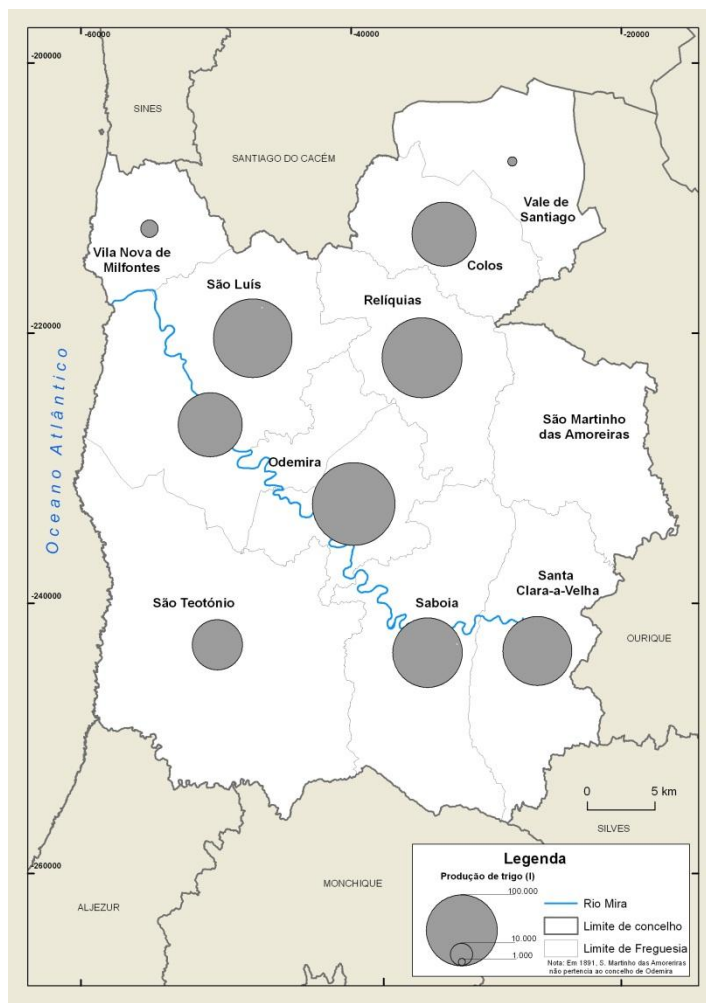


Fonte: ADB, *Relação de produção agrícola referente ao distrito, 1892-1903, Mappa da produção de trigo nos diferentes concelhos d'este districto...*, 17 de Agosto de 1892. Base cartográfica actual. Elaboração de Hugo Pereira.

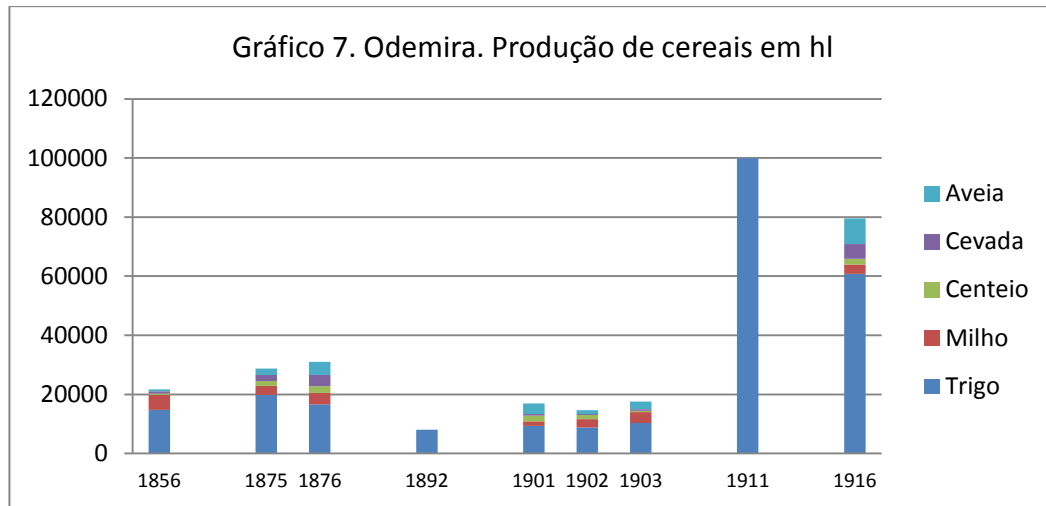
<sup>201</sup> *Estatística Agrícola*, 1912, pp. 4 e 5.

<sup>202</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, Produção e existência do trigo e centeio*, 20 de Outubro de 1916.

Fig. 27. Produção de trigo nas freguesias do concelho de Odemira, no ano agrícola de 1891-92.



Fonte: ADB, Governo Civil, *Distrito de Beja, Com.co d'Odemira, Mappa da produção cerealífera do concelho supra no anno agrícola de 1891 a 1892* (proveniente da Administração do Concelho de Odemira), 1 de Setembro de 1892. Elaboração de Hugo Pereira.



Elaboração própria, a partir de AHMOP, DGCAM, *Mapa da produção de cereais e legumes nos diversos distritos*, RA-3S, 7, *Districto Administrativo de Beja*; ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876*, *Mappa demonstrativo da produção de cereaes, legumes e outros géneros n'este Districto no anno de 1875*, 15 de Maio de 1876; *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola*, 20 de Outubro de 1916; *Estatística Agrícola. Cálculo Aproximado da Sementeira e Colheita do trigo no ano cerealífero de 1910-11*, 1912, pp. 4 e 5.

O gráfico 7 parece indicar recessão da cultura cerealífera na parte final do século XIX e início do XX.<sup>203</sup> No entanto, convém ter em atenção as oscilações provocadas pelas condições meteorológicas. O ano de 1856 foi de escassas colheitas<sup>204</sup>; presumia-se então que as quantidades de trigo necessárias para consumo e semente excediam a produção.<sup>205</sup> Quanto a 1875 e 1876 incluíram-se num triénio de maus anos agrícolas (JUSTINO, II, 1989, pp. 77, 78 e 89. Em Dezembro de 1878, a Câmara de Odemira enviava ao rei, através do deputado pelo Círculo, um pedido de moratória de seis meses para o pagamento das contribuições ao Estado, devido às más colheitas, o que foi concedido.<sup>206</sup> A partir de finais dos anos 80, as fontes locais contêm queixas regulares: em 1889, era grande o “desalento” entre os lavradores, devido à crise na agricultura<sup>207</sup>; em 1896, a estiagem tinha estragado as colheitas e o desemprego era grande<sup>208</sup>; em 1905 e 1906, a seca de três anos seguidos afectava as produções de cereais, situação agravada

<sup>203</sup> David Justino fala na longa recessão da cultura cerealífera em Portugal, no último terço do século XIX (JUSTINO, II, 1989, p. 145).

<sup>204</sup> Na conversão de alqueires em litros, para este ano, seguimos JUSTINO, II, 1989, p. 269.

<sup>205</sup> AHMOP, DGCAM, RA-3S, 7.

<sup>206</sup> AHMO, AC 1/9, fls. 23v.º, 24 e 28. Os pedidos de moratórias para pagamento de contribuições e empréstimos passaram a ser frequentes: ou porque os lavradores não conseguiam vencer a concorrência dos trigos estrangeiros, em Janeiro de 1881 (AC 1/9, fls. 94v.º e 95), ou por chuvas em excesso, como em Maio de 1881 (AC 1/10, fls. 8-9), etc.

<sup>207</sup> AHMO, AC 1/13, Representação ao Governo Civil, de 20 de Novembro de 1889.

<sup>208</sup> AHMO, AC 1/16, Representação ao rei, de 22 de Abril de 1896.

pela descida do preço das cortiças<sup>209</sup>; e em 1915, numa altura em que a produção de trigo atingira níveis mais elevados (ver gráfico 7), relatava-se o desânimo que reinava entre os lavradores devido à escassez da colheita agrícola, em que apenas as melancias pareciam abundar, prenunciadora de um ano de fome.<sup>210</sup>

Entretanto, conforme dados de 1894, o vizinho concelho de Santiago do Cacém (que incluía Sines) vira, nos últimos anos, a produção de trigo aumentar devido à pauta protectora que fizera elevar o preço do trigo nacional. A média anual da produção concelhia andava então pelos 116.300 hectolitros.<sup>211</sup>

O milho, cuja cultura não tinha, segundo G. Pery, passado significativo nos distritos de Évora e Beja (PERY, 1875, p. 116)<sup>212</sup>, surgia nas colheitas do concelho de Odemira de 1856 e 1875 respectivamente com 34.200 alqueires e 301.200 litros, mais do que qualquer dos concelhos do distrito de Beja.<sup>213</sup> E embora, no futuro, Odemira nem sempre tivesse mantido a primazia, continuou a ser um dos principais produtores no âmbito distrital: em 1916, com 309.131 litros, voltou a registar a maior produção.<sup>214</sup>

O centeio averbava em 1856 e 1875 uma produção que colocava Odemira respectivamente no segundo e no primeiro lugar distrital<sup>215</sup>, e o concelho manteve nos registos seguintes consultados uma posição de destaque.<sup>216</sup>

O arroz cedo assumiu importância no Alentejo Litoral, em particular nos concelhos a norte de Odemira.<sup>217</sup> Em Março 1860, a Câmara de Santiago dizia que a cultura se tinha iniciado em Santo André, haveria 60 anos e se tinha grandemente desenvolvido haveria 20.<sup>218</sup> A sua importância era bem percebida quando, por meados

<sup>209</sup> AHMO, AC 3/2, fls. 25v.º, 26, 27v.º-29.

<sup>210</sup> *Ecos do Mira*, n.º 77 de 18 de Agosto de 1915, p. 3; n.º 78 de 25 de Agosto de 1915, p. 3.

<sup>211</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, pp. 645 e 646.

<sup>212</sup> No entanto, este cereal é assinalado já no século XVIII, no Litoral (SILBERT, II, 1978, p. 506).

<sup>213</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa demonstrativo da produção de cereaes, legumes e outros géneros n'este Districto no anno de 1875*, 15 de Maio de 1876.

<sup>214</sup> AHMOP, DECAM, RA-3S, 7; ADB, *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, Produção e existência de milho, arroz, feijão, batata de regadio e mosto*, 11 de Janeiro de 1917.

<sup>215</sup> AHMOP, DGCAM, RA-3S, 7; ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa demonstrativo da produção de cereaes, legumes e outros géneros n'este Districto no anno de 1875*, 15 de Maio de 1876.

<sup>216</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, Produção e existência do trigo e centeio*, 20 de Outubro de 1916. O centeio, cereal menos exigente, cultivava-se nomeadamente na Charneca, onde até ao século XX se fez uma exploração agrícola de sequeiro (ELYSEU & TOULSON, 1961, p. 3)

<sup>217</sup> A faixa litoral a sul do Sado, na área dos concelhos de Alcácer do Sal, Grândola e Santiago do Cacém, concentrava, em 1889, 9/10 dos solos destinados em Portugal à orizicultura (MORAES, 1889, p. 95, cit. in MADEIRA, 2010, p. 167).

<sup>218</sup> AMCS, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 1, Representação n.º 16.

do século XIX, a política sanitaria procurou controlar o sezonismo.<sup>219</sup> A relevância económica que já então revestia a produção de arroz, cuja produtividade permitia um lucro líquido considerável (MADEIRA, 2010, p. 169), levou os orizicultores, através da Câmara de Santiago, a opor-se a uma aplicação imponderada da lei, pois consideravam ser a área há muito doentia e não por causa da cultura do arroz. Na verdade, diziam, a cultura do arroz em Santo André não vinha comprometer quaisquer anteriores condições de salubridade, pois elas já eram más, pelo que a proibição, pura e simples, a ninguém aproveitava, prejudicando, por outro lado, a economia.<sup>220</sup> Entre avanços e recuos, a legislação reflecte a indecisão governativa, num contexto em que a relevância económica da cultura e dos interesses a ela ligados se opunham às preocupações sanitárias, aliás não unânimes (VAQUINHAS, 1991, p. 702; MADEIRA, 2010, pp. 168-170; SAAVEDRA, 2010, pp. 100 e ss.).

Em Odemira, a sua mais tardia introdução nas várzeas e terrenos apaulados também sofreu sob medidas legais que limitavam o cultivo. Mas, como noutros lugares, ela foi-se disseminando: ao entrar o último quartel do século XIX, a orizicultura era assinalada na faixa litoral do concelho. Na ribeira de Odeceixe, em 1875, a cultura tinha sido suspensa devido a proibição e fora substituída por trigo e cevada. De resto, segundo a mesma fonte, na área próxima do litoral do concelho de Odemira a orizicultura era assinalada no esteiro da Gama, entre Milfontes e São Luís, onde se manteria por várias décadas (VALLADAS, 1875, pp. 473-475). Pouco depois, porém, a produção de arroz era noticiada nas freguesias de Salvador, Santa Maria, Relíquias, Santa Clara, São Luís, São Teotónio e Milfontes (PALMA, 1885, pp. 64-67). Em Abril de 1883, face a uma proposta de lei desfavorável que tributava cada hectare de arroz em 40.000 réis, de novo a Câmara de Odemira reclamava, retorquindo que era uma medida muito gravosa para os produtores e que se traduziria em grande aumento do preço. Acrescentava que os arrozais do concelho, ademais sujeitos a vistorias, não provocavam problemas sanitários, até porque, cumprindo a lei, ficavam longe das povoações e havia o cuidado em renovar a água evitando a “corrupção pantanosa”; pior seria se os arrozais fossem abandonados e os terrenos ficassem apaulados.<sup>221</sup>

---

<sup>219</sup> A malária, estado mórbido que ao longo dos tempos afectou o estado sanitário das populações do Sul da Europa, é causada por protozoários cujo ciclo de vida se desenrola em hospedeiros de espécies distintas. Sobre a malária em Portugal ver nomeadamente SAAVEDRA, 2010. A pena de autores como Oliveira Martins e Macedo e Silva trazem até nós a imagem impressionante de uma população fisicamente depauperada pela doença (Cfr. MADEIRA, 2010, pp. 168 e 169).

<sup>220</sup> AMCS, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 1, Representações 7, 16 e 30, nomeadamente.

<sup>221</sup> AHMO, AC 1/10, fls. 115v.º-116v.º

A produção no concelho de Odemira atingiu, em 1873, 137.141 litros, contando ainda com a freguesia do Cercal.<sup>222</sup> Em 1890, a área ocupada pela orizicultura no concelho era de 52 hectares, que forneciam 38.500 litros de arroz.<sup>223</sup> Em 1916, a produção tinha subido para 82.195 litros.<sup>224</sup> As oscilações devem-se em parte à entrada e saída de freguesias no concelho, nomeadamente a do Cercal e a de São Martinho, e decerto também à evolução legal.

Na grande crise de subsistência, durante a I Guerra Mundial, o arroz era incluído entre os cereais cuja saída do concelho de Odemira se proibia.<sup>225</sup> Nos anos 20 e 30 do século passado, o interesse económico do arroz impôs-se e observa-se o seu cultivo, em margens de ribeiros e em terrenos alagadiços especialmente na charneca, onde as lagoas de Inverno chegavam a resistir ao estio. A cultura não atingia, porém, a dimensão de outros cereais.

O mel e a cera eram antigas produções regionais. Perto das povoações, a apicultura chegava em entrar em conflito com a vinha, o que está patente nas posturas municipais de Odemira, que proibiam as colmeias num raio de uma légua da vila, em Agosto e Setembro, pelo mal que causavam às uvas.<sup>226</sup> No concelho do Cercal, a Câmara determinava, por meados do século XIX, tendo em vista a protecção das colmeias, que os donos que as tivessem em malhadas deveriam limpar o mato em volta, todos os anos no mês de Julho, de modo a criarem aceiros de 30 palmos de largura.<sup>227</sup> Odemira surge, já em 1856, como o 2.º produtor de mel do distrito (a seguir a Moura) e o 1.º de cera, respectivamente com 2.170 e 1.435 arrobas, sendo que 100 arrobas de mel e 590 de cera foram exportadas para o estrangeiro<sup>228</sup>; e em 1889, o valor da exportação de cera e mel (10 contos de réis), embora não pudesse comparar-se com o da cortiça, dos gados e mesmo do cereal, era contabilizado em quarto lugar, o que mostra a sua

<sup>222</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Concelho de Odemira, Mappa demonstrativo da sementeira e produção d'arroz havida n'este concelho no anno de 1873*, 22 de Outubro de 1873.

<sup>223</sup> ADB, *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Mappa demonstrativo da sementeira e produção d'arroz havida n'este Concelho no anno de 1890* (19 de Novembro de 1890).

<sup>224</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, Produção e existência de milho, arroz, feijão, batata de regadio e mosto*, 11 de Janeiro de 1917.

<sup>225</sup> AHMO, AB 1/42, fl. 182 (4 de Janeiro de 1918).

<sup>226</sup> Publicadas em QUARESMA, 1993, p. 138. Em 1894, a produção de Santiago do Cacém era notável nas freguesias de São Domingos e Cercal. O comércio do mel e da cera estava então nas mãos de uma família de negociantes da vila, que procedia à exportação da quase totalidade da produção “para Inglaterra e outros portos estrangeiros, pelos vapores que tocam na esplêndida bahia de Sines” (*Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, pp. 661-663). No entanto, as práticas dos apicultores não eram consideradas adequadas a uma exploração racional.

<sup>227</sup> AHMO, CB 2/3, postura “Asseiros”.

<sup>228</sup> AHMOP, DGCAM, RA-3S, 16.



importância.<sup>229</sup> Em 1866, estava instalada em São Martinho uma fábrica de cera, que o administrador do concelho, respondendo a solicitação do Governo Civil, verificou não possuir licença de funcionamento, nem a necessária direcção e esgoto dos resíduos, pelo que se tornava insalubre e prejudicial à saúde pública. Uma vez que os donos eram de fora, o administrador mandou o encarregado encerrar a fábrica até regularizar a situação.<sup>230</sup> No concelho de Santiago do Cacém, onde o valor deste sector se mostrava superior, a produção média anual era, perto de final do século, a seguinte: mel, 88.400 kg, no valor de 8.398\$000; cera, 23.520 kg, no valor de 4.773\$600.<sup>231</sup>

Quanto à produção vinícola, em 1884, a Câmara de Odemira informava a Comissão Anti filoxérica do Sul que a viticultura, com uma produção média de 25 a 30 mil litros, tinha no concelho reduzida importância.<sup>232</sup> Em 1890, a produção foi de 29.950 litros, com realce para as freguesias de São Teotónio, com 14.000, e Salvador, com 6.000.<sup>233</sup> Comparando com os anos de 1875 (38.815 l) e 1916 (61.750 l)<sup>234</sup>, parece ter havido diminuição, seguida de aumento significativo.

A produção de fruta era perceptível.<sup>235</sup> Em 1875, Odemira produziu 263 milheiros de laranja e 32 de limão. Oito milheiros de laranja saídos de Vila Nova de Milfontes foram exportados para o estrangeiro.<sup>236</sup> No ano de 1890, o concelho de Odemira produziu 64 milheiros de laranja e 11 de limão “para consumo do país”, não

---

<sup>229</sup> *O Porto de Abrigo na Bahia de Lagos e o Caminho de Ferro desta cidade a Odemira – Representação Dirigida ao Governo pelos concelhos d’Aljezur, Lagos, Odemira e Villa do Bispo*, Faro, 1889.

<sup>230</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida*, 1862-1870, ofício de 22 de Novembro de 1866.

<sup>231</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacém* [...], 1894, p. 662.

<sup>232</sup> AHMO, AC 1/10, fls. 170 e 170v.º. O *Annuário Estatístico de Portugal 1884* dá uma média mais alta (em 1884, pouco mais de 52.000 litros), embora não ponha em causa a apreciação da Câmara (*Annuário Estatístico de Portugal*, 1886, pp. 342 e 343).

<sup>233</sup> ADB, *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Mappa demonstrativo da produção vinicula havida n’este concelho no anno de 1890* (19 de Novembro de 1890).

<sup>234</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa demonstrativo da produção vinicula havida n’este concello no anno de 1875*, 24 de Novembro de 1875; *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, Produção da existência do vinho e azeite*, 18 de Maio de 1917.

<sup>235</sup> Mas não se podia comparar com o vizinho concelho de Santiago do Cacém. A laranja e a tangerina dos pomares das quintas de Santiago do Cacém e de Santa Cruz eram afamadas, chegando a rivalizar com as de Setúbal (*Monographia do Concelho de S. Tiago do Cacém*, 1894, p. 659). Na segunda metade do século XIX, os “pomares de espinho” existentes em vários lugares do concelho de Santiago do Cacém (Santiago, Santa Cruz, Melides, Sines) produziam citrinos, de que era exportada quantidade significativa. Entre 1851 e 1866, era assinalada exportação regular de laranja, através do porto de Sines, para portos estrangeiros e alguma para portos nacionais (SILVA, 1869, p. 104).

<sup>236</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Com.º d’Odemira, Mappa da produção da laranja e limão havida n’este concelho no anno de 1875*, 3 de Maio de 1875.

sendo assinalada qualquer exportação para o estrangeiro.<sup>237</sup> A freguesia de São Martinho, afamada pela abundância de água e de frutas, era a única no concelho, onde em 1911, consta a categoria “exportadores de frutas” (oito).<sup>238</sup>

Castanhas e nozes aparecem também entre as produções de Odemira. Em 1876, o concelho produziu 1.416 litros de nozes e 11.957 de castanhas, sendo que, no distrito de Beja, Odemira foi o único concelho que produziu castanha.<sup>239</sup> A freguesia de Cercal que, em 1875, havia passado para o concelho de Santiago do Cacém, possuía bons soutos de castanheiros, em razão dos seus solos profundos, da basta existência de água e de um micro clima propício, que preenchiam 11,7 ha, em 1894. Nessa altura, davam origem a um comércio de algum significado, que ocupava boa parte dos almocreves de Sines, os quais compravam a castanha barata para a irem vender de porta em porta pelas freguesias do concelho de Santiago do Cacém, realizando melhores lucros do que no seu habitual negócio do peixe.<sup>240</sup>

Igualmente produzida nas hortas do Cercal, Santiago e Sines, a hortalíça era em boa parte, por volta de 1894, transportada para Lisboa, pelos vapores da carreira do Algarve<sup>241</sup>, cuja regularidade e rapidez da viagem permitiam o envio para o grande mercado desta sensível e pouco perdurável produção. Legumes como o grão-de-bico, a fava, a ervilha, o chicharo, a batata, o feijão e, sobretudo, o tremço ocorrem nas estatísticas sobre Odemira. De realçar o tremço, em que Odemira chega a aparecer como o maior produtor distrital.<sup>242</sup>

Do ponto de vista silvícola, o pinheiro cuja difusão nos areais do litoral parece ter começado cedo (a utilização da sua madeira é referida no século XVIII) teve forte incremento no século XIX.<sup>243</sup> Mas é no concelho de Santiago do Cacém que ele surge mais claramente referenciado: em 1894, o pinhal manso e bravo ocupava 4.054,7 ha de

---

<sup>237</sup> ADB, *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Anno de 1890, Mappa demonstrativo da laranja e limão havida n'este Concelho no anno supra* (24 de Maio de 1890). No entanto, a freguesia de São Martinho das Amoreiras, conhecida pela riqueza de água e de culturas hortícolas, não consta do cômputo pois estava então incluído no concelho de Ourique.

<sup>238</sup> *Anuário Comercial*, 1911, p. 2278. Decerto exportadas pela sua estação de caminho-de-ferro. A existência de “mercadores de ovos” também indica a utilização do mesmo meio de transporte.

<sup>239</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa da produção de nozes, amêndoas, castanhas e avelãs neste Districto, no anno de 1876*, 18 de Maio de 1877.

<sup>240</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, p. 659.

<sup>241</sup> *Ibidem*.

<sup>242</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do Distrito de Beja, 1872-1876, Mappa demonstrativo da produção de cereaes, legumes e outros generos n'este Districto no anno de 1875*.

<sup>243</sup> Cfr. FREITAS, 2007.

terras, particularmente na freguesia de Melides (1.675,1 ha), seguindo-se as freguesias de Santiago, Sines e Santo André, com cerca de 1/3 daquele valor. A sua existência era apreciada não tanto pelo valor económico directo (apesar de tudo, produzia madeira), como pela função de fixação das areias dunares.<sup>244</sup> Em 1911, o “pinheiro marítimo” continuava a ser mencionado nestas freguesias e citava-se o Baixo Alentejo como um bom mercado para a sua madeira.<sup>245</sup> Para sul, nomeadamente na freguesia de Vila Nova de Milfontes, o pinhal expandiu-se, em manchas, igualmente dada a abundância de terrenos arenosos de baixa produtividade agrícola.

Das actividades agro-silvícolas provinham as matérias-primas, que, em bruto ou manufacturadas, constituíam a base das exportações do concelho, com relevo para a cortiça. A valorização crescente da cortiça na segunda metade do século XIX, mormente no último quartel, deu origem a medidas protectoras do montado de sobro e a novas povoações de sobreiros, por vezes em terrenos antes ocupados por azinheiras, entretanto convertidas em lenha e carvão, como no contíguo concelho de Santiago do Cacém.<sup>246</sup> Face ao abate de árvores para obtenção de casca (e carvão), cuja procura garantia bons preços, a Câmara Municipal de Santiago do Cacém chamava a atenção, em 1857, para a importância regional do sobreiro, “pelos valiosos e perenes produtos da cortiça que se exporta para a Inglaterra e da carne de porco para consumo do País” e insurgia-se contra a “destruição dos montados”, por “alguns proprietários menos cautos, incitados pelo excessivo preço da casca”. Terminava pedindo uma lei protectora dos sobreiros, cuja fiscalização fosse cometida às Câmaras.<sup>247</sup> Em 1860, insistia que “a mania do suberecídio” ganhara dimensão e que a Câmara não tinha meios de se lhe opor, mesmo dispondo de antigas posturas proibitivas; inclusive havia recentemente perdido uma demanda ao pretender vedar o corte de sobreiros.<sup>248</sup> Sem armas para se opor à desarborização, o Município tentou enveredar pela via fiscal: no mesmo ano de 1860, solicitou autorização à Câmara dos Deputados para lançar um tributo de 100 réis em cada arroba de casca de sobreira (entrecasco) que saísse pelos portos do concelho, destinado ao arranjo das estradas, designadamente a que conduzia ao porto de Sines.<sup>249</sup>

---

<sup>244</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, pp. 658 e 659.

<sup>245</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv 5, fl. 29v.º

<sup>246</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, p. 655. Em 1894, a produção deste concelho era de 6.178.490 kg (*ibidem*, p. 773).

<sup>247</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 1, Representação n.º 14.

<sup>248</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 1, Representação n.º 21.

<sup>249</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 1, Representação n.º 22.

Segundo G. Pery, as principais áreas de *montados* encontravam-se em Almodôvar, Alvito, Barrancos, Cuba, Garvão, Moura, Odemira e Serpa (PERY, 1875, p. 102). No concelho de Odemira as práticas agrícolas eram acusadas de estarem na origem de grandes prejuízos nos montados. Em Agosto de 1887, a Câmara oficiava aos regedores de algumas freguesias e divulgava através de editais e da missa dominical um edital destinado a evitar e prevenir quanto possível, as “perdas incalculáveis” e os “males irreparáveis”, provenientes dos incêndios, a maior parte deles devida a falta de cuidado dos lavradores, rendeiros e seareiros quando deitavam fogo a matos, rossas e craveiras para aumento das pastagens e terra de cultura.<sup>250</sup> E em Agosto de 1892, sob a presidência de um produtor e industrial de cortiça, José Francisco de Sousa Prado, mais uma vez oficiava o Governo Civil de Beja, queixando-se dos incêndios, devido à falta de cautela de seareiros, rendeiros e alguns proprietários, que, lançando fogo ao serviço das craveiras, roças e matos, já tinham reduzido a cinzas vários montados, “principal riqueza destes sítios”.<sup>251</sup> Nem sempre, decerto, os interesses de seareiros e rendeiros coincidiriam com os dos produtores de cortiça. Além disso, as más práticas de gestão do montado, como o descortiçamento prematuro, factor que levou à desvalorização da cortiça portuguesa (SANTOS, 1997, cit. in PESTANA & TINOCO, 2009, p. 5), também aqui afectariam a produção e a qualidade da matéria-prima, embora disso não tenhamos informação precisa.

No quadro do distrito de Beja, Odemira ocupava um dos primeiros lugares enquanto concelho produtor de cortiça, mas as informações concretas são algo contraditórias: em Outubro de 1898, a Câmara calculava em 3.750.000 kg a cortiça produzida no concelho<sup>252</sup>, e, em Fevereiro de 1899, informava que este produzia 5.500.000 kg, para exportação, e 1.000.000 para bóia para o mercado nacional (ver quadro 21).<sup>253</sup> Por dados de 1916, que também nos deixam algumas duvidas (ver quadro 2)<sup>254</sup>, a produção corticeira surgia, porém, muito abaixo destes números, e concelhos mais interiores, como Barrancos, Mértola Moura ou Serpa, não tinham significado, enquanto Alvito, Beja, Castro Verde, Cuba e Vidigueira ficavam abaixo das

---

<sup>250</sup> AHMO, AC 1/12, 4 de Agosto de 1887.

<sup>251</sup> AHMO, AC 1/15, ofício de 17 de Agosto de 1892.

<sup>252</sup> AHMO, AB 1/28, fl.36 (5 de Outubro de 1898).

<sup>253</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 99v.º (1 de Fevereiro de 1899).

<sup>254</sup> Trata-se duma “minuta”, havendo a possibilidade de a relação não estar completa.

100 toneladas. Almodôvar emerge nesta informação como o principal produtor, a larga distância dos restantes concelhos produtores.

Quadro 2. Produção de cortiça nos concelhos do distrito de Beja, em kg (1916)

Concelho	Quantidade
Aljustrel	3.000.000
Almodôvar	9.149.305
Alvito	62.700
Barrancos	- - - -
Beja	7.200
Castro Verde	51.350
Cuba	8.000
Ferreira do Alentejo	136.315
Mértola	- - - -
Moura	015
Odemira	1.028.225
Serpa	----
Vidigueira	28.500

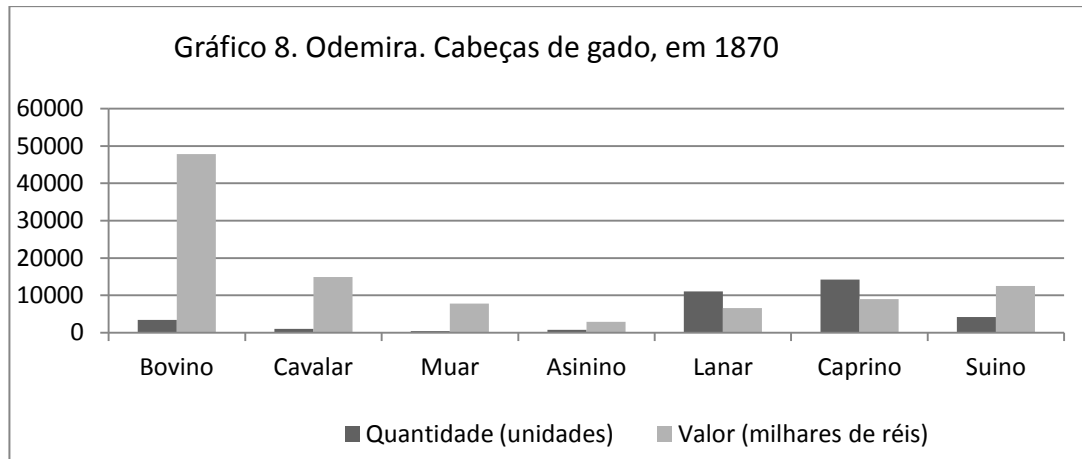
Elaboração própria, a partir de ADB, Governo Civil, Agricultura, Relações de Produção Agrícola, 1916-1917 (minuta).

A importância crescente do gado é também notada. Em 1852, as existências no concelho de Odemira mostram as espécies caprina e lanígera em larga maioria numérica<sup>255</sup>, o que se irá manter. Em 1870, o recenseamento do gado do concelho, conforme o decreto de 22 de Junho, dava os seguintes valores relativos<sup>256</sup>:

---

<sup>255</sup> AHMOP, DGCAM, RA-3S, 9.

<sup>256</sup> A fonte contempla também as freguesias do Cercal e de Santa Luzia, na altura pertencentes ao concelho de Odemira. Elas não estão contabilizadas no gráfico.



Elaboração própria, a partir de AHMO, *Recenseamento Geral de Gados*, 1870, AG 5/1.

O gado bovino e o cavalar com efectivos relativamente baixos apresentam naturalmente valores mais elevados, com destaque para o bovino.

A mesma fonte permite fazer a sua distribuição por freguesias, conforme o quadro 3, onde se apresentam as existências por números de cabeças e por valores.<sup>257</sup> Em número de cabeças, a maioria das freguesias, com destaque para São Teotónio, apresenta excesso de gado caprino relativamente a outras espécies; em freguesias como Salvador, Santa Luzia, Vale de Santiago, Colos, Vale de Santiago e Cercal é o gado lanar que prevalece. Em termos de valor, o gado bovino sobreleva em todas as freguesias.

<sup>257</sup> Neste caso, incluíram-se as freguesias de Cercal e de Santa Luzia.

Quadro 3. Odemira. Recenseamento do gado, por freguesias, em 1870.

Recenseamento geral do gado em 1870						Concelho d' Odemira									
Distrito de Beja						em espécies e valores em réis									
Freguesias	Gado bovino		Gado cavallar		Gado suíno		Gado asinino		Gado lanar		Gado caprino		Gado suíno		Valor total
	Número de cabeças	Valores	Número de cabeças	Valores	Número de cabeças	Valores	Número de cabeças	Valores	Número de cabeças	Valores	Número de cabeças	Valores	Número de cabeças	Valores	
Odemira	266	3525,300	103	1403,500	48	938,000	64	202,500	1122	623,700	1192	637,920	399	4364,900	9004,120
S. Maria	300	5368,000	82	1461,000	35	600,500	59	259,200	1413	905,560	1368	859,560	416	1532,500	14,858,800
S. Sebastião	537	6376,600	185	2022,600	58	1180,700	104	370,700	1716	6003,390	3368	1606,580	230	531,700	13,090,270
S. João	396	4620,500	80	1291,700	26	536,600	54	189,200	712	370,590	1658	996,230	550	961,900	5,958,320
Santa Clara	673	4546,600	92	1137,800	54	883,000	89	328,800	838	630,800	1228	623,150	501	1101,520	9,900,000
Belaguarda	329	6485,300	111	1571,800	19	519,200	54	207,300	1372	797,940	1639	1053,220	608	1792,550	12,527,000
S. Martinho	256	3373,800	104	1435,300	43	947,600	86	263,600	600	339,200	942	502,800	222	541,700	5,609,800
Santa Luzia	117	1938,000	27	412,000	31	739,300	59	327,200	551	400,500	150	120,900	321	606,200	5,023,800
Valle	135	2686,200	36	790,800	15	444,000	34	193,700	4000	831,800	612	400,800	400	1560,500	6,718,700
Alto	166	3274,200	56	994,100	19	129,000	22	94,700	700	288,600	373	505,600	331	600,500	6,634,000
Alcobaça	144	4440,900	208	3394,000	19	640,200	146	688,900	2415	1670,130	2860	1793,770	546	3276,800	20,802,000
S. Lourenço	343	4320,900	127	1665,300	59	889,800	110	388,500	848	429,360	1220	760,150	463	1460,000	10,424,000
Villa Nova	110	1995,600	43	650,300	1	0,000	64	205,200	513	321,500	409	280,120	84	363,000	3,749,000
<b>Odemira geral</b>	<b>3966</b>	<b>58044,000</b>	<b>1722</b>	<b>2669,000</b>	<b>127</b>	<b>9154,000</b>	<b>959</b>	<b>3825,500</b>	<b>13473</b>	<b>86104,700</b>	<b>16732</b>	<b>10290,200</b>	<b>5506</b>	<b>16381,270</b>	<b>177,492,520</b>

Fonte: AHMO, AG 5/1.

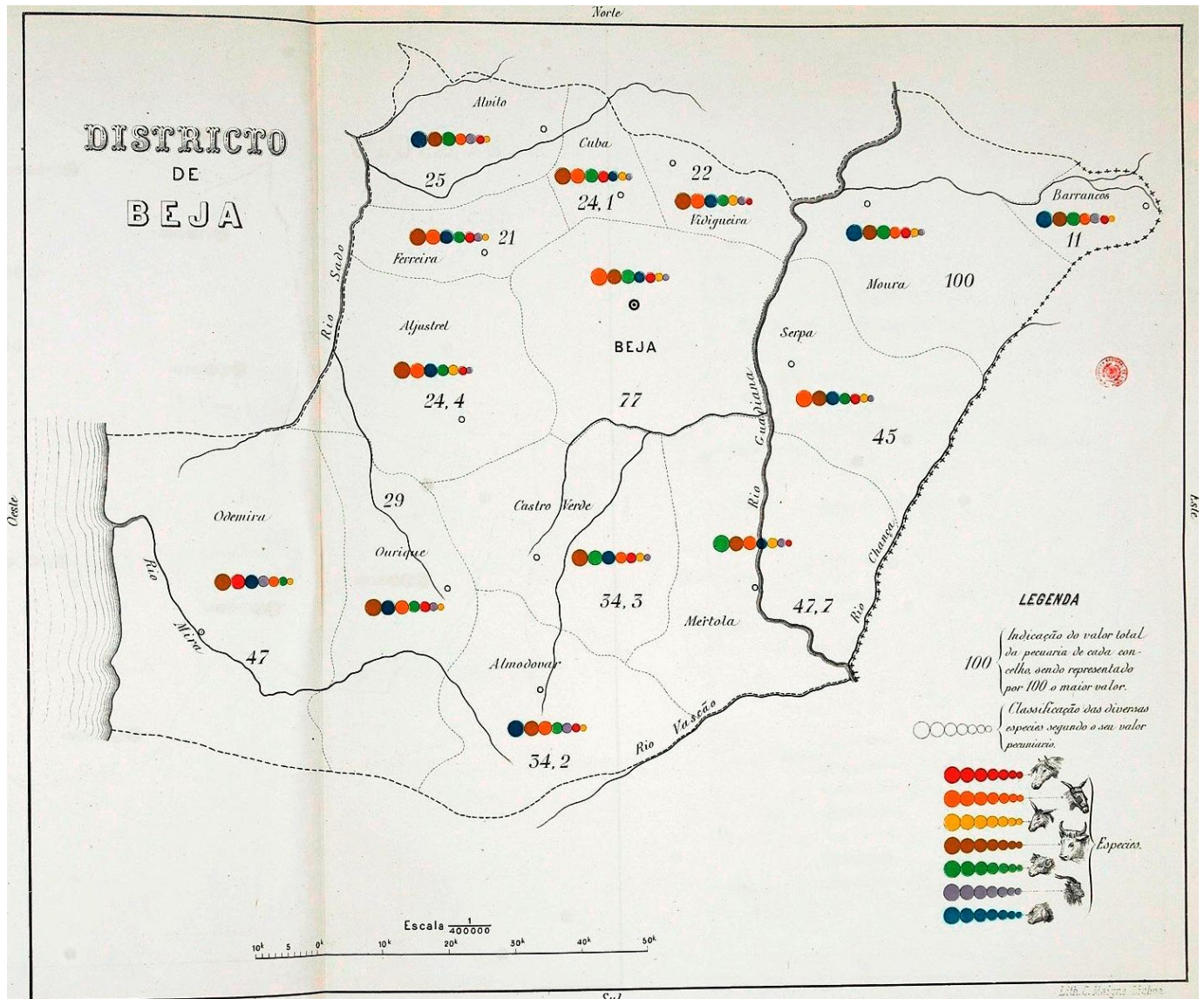
O gado lanífero e o gado caprino excediam quantitativamente as outras espécies, mas o gado bovino, a rondar os 60 contos de réis, era naturalmente o que mais elevado valor apresentava, sendo que um pouco mais de 2/3 dos efectivos se destinavam ao trabalho.

O mapa da fig. 28 permite comparar o concelho de Odemira com os restantes concelhos do distrito de Beja.<sup>258</sup> Os bovinos dominam nos concelhos mais ocidentais de Odemira, Ourique, Aljustrel, Ferreira e também de Castro Verde, Cuba e Vidigueira; o gado cavallar, em Serpa e Beja; e os suínos nos concelhos interiores de Barrancos e Moura e também de Alvitto e Almodôvar.

<sup>258</sup> Para o distrito de Lisboa, que inclui os restantes concelhos do litoral alentejano, ver em anexo.



Fig. 28. Existência pecuária por concelhos no distrito de Beja.



Fonte: Atlas Pecuário de Portugal [1870]

Segundo dados de 1875 e 1876, Odemira possuía, no contexto distrital, uma das maiores existências de gado vacum.<sup>259</sup> Quanto ao caprino, essa superioridade de Odemira já acontecia em 1852, até à escala nacional (JUSTINO, I, 1988, p. 64). Para trabalhos diversos os gados cavalar, muar e asinino assumiam também relevância. Em 1889, a Câmara de Odemira calculava o valor da exportação de gado em 100 contos de réis, acima dos 60 contos dos cereais, mas suplantada pelos 300 contos da cortiça.<sup>260</sup> No

<sup>259</sup> ADB, Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa numérico do gado existente neste distrito no anno de 1875; idem, 1876.

<sup>260</sup> O Porto de Abrigo na Bahia de Lagos [...], 1889. E em Santiago do Cacém, a Monographia [...], de 1894, informava que as pastagens representavam no concelho de Santiago do Cacém 89.197 hectares,



entanto, se comparamos dados de 1870 e de 1895, verificamos que, com excepção do gado caprino, os efectivos pecuários no geral não aumentaram nesses 25 anos, antes pelo contrário.<sup>261</sup>

Um produto particular proveniente da pecuária, a lã, tinha algum significado na produção local, embora não fosse comparável à de muitos outros concelhos do distrito. Cotejemos, em termos de quantidades produzidas, alguns anos. Em 1875, o concelho (ainda com a freguesia do Cercal) produziu 2.985 kg de lã branca e 6.089 de lã preta, cujos preços oscilaram, respectivamente, conforme as freguesias, entre os 50 e 700 réis e entre os 160 e 400 réis.<sup>262</sup> Em 1890, produziu 1.900 kg de lã branca, cujo preço oscilou entre os 260 e os 300 réis o kg, e 4.010 kg de lã preta, a 220/240 réis.<sup>263</sup> E em 1917, produziu 2.650 de lã branca e 5.705 kg de lã preta.<sup>264</sup>

Em termos de hierarquia da produção, a relação nos concelhos de Odemira e Santiago do Cacém<sup>265</sup> era semelhante: cortiça, em primeiro lugar, gado em segundo e cereais em terceiro.

Como já se referiu, o Litoral do Alentejo era especialmente interessante pelos seus jazigos de ferro e manganésio, mais ou menos associados. O Estado Liberal tinha legislado sobre o assunto em 1836, e, em 1850, saiu nova legislação que sistematizava os princípios e mecanismos anteriormente determinados, tendo a produção jurídica nacional recebido inspiração da "Lei de minas" francesa de 21 de Abril de 1810 e do direito alemão. Os recursos do subsolo eram encarados como propriedade da "Nação", cuja exploração o Estado podia concessionar a agentes económicos que dispusessem dos meios financeiros, tecnológicos e humanos necessários (NUNES, 2001-2002, p. 426).

---

entre prados naturais e pousios, charnecas e matos e arvoredos não sementeado, isto é 60,8% da superfície do concelho. Segundo informação prestada pela mesma fonte, houve notável crescimento do efectivo pecuário e do seu valor entre 1870 e 1894, com predominância, em termos numéricos, para os ovinos e caprinos, e em termos de valor para os suínos e especialmente para os bovinos. Algumas espécies – cavalos, asininos e muares – tinham particular interesse enquanto gado de trabalho, tiro ou carga (*Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, pp. 663-665).

<sup>261</sup> ADB, *Governo Civil, Administração do concelho de Odemira, Correspondência recebida*, 1892-1896, Ano de 1895, *Mappa numérico dos gados existentes n'este concelho no anno supra*.

<sup>262</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Conc.co de Odemira, Mappa demonstrativo da quantidade qualidade e valor das lãs havida neste concelho no anno de 1875*, 1 de Setembro de 1875.

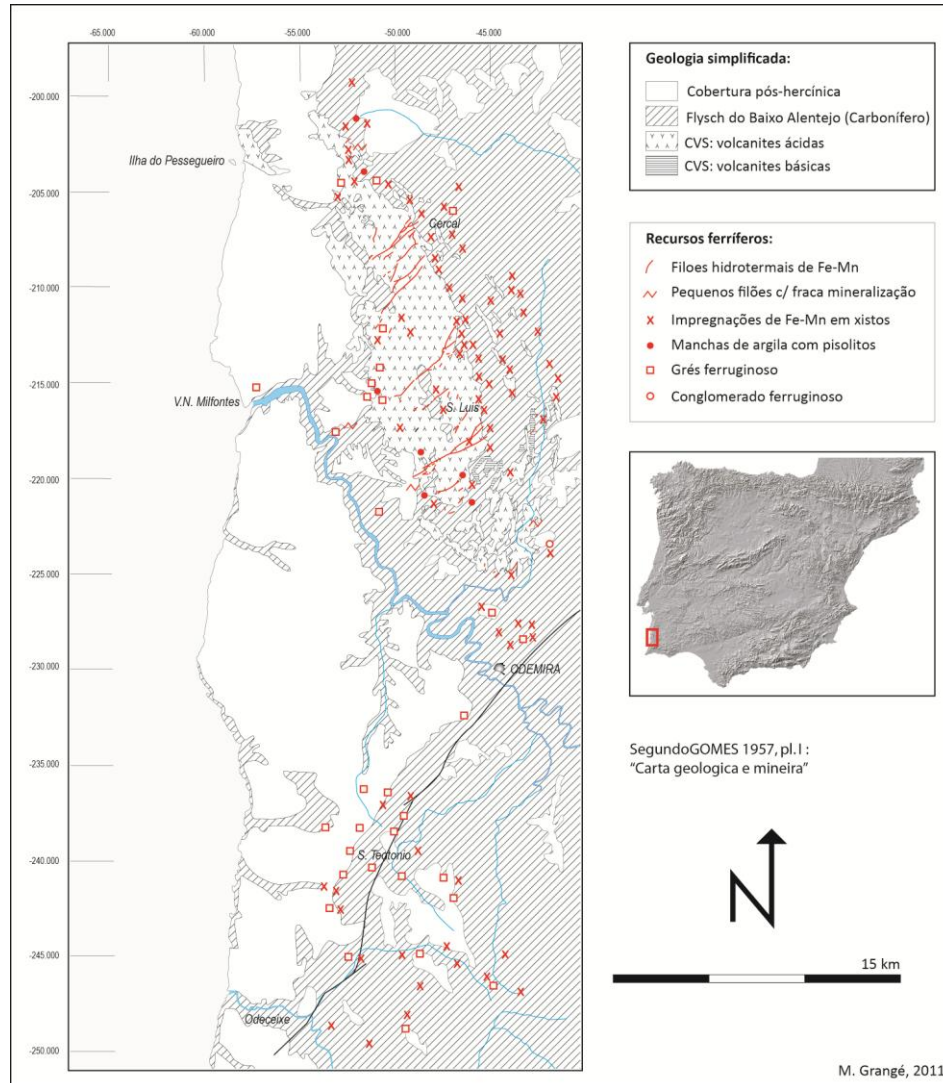
<sup>263</sup> ADB, *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Mappa demonstrativo da quantidade, qualidade e valor das lãs havidas n'este concelho no anno de 1890* (7 de Agosto de 1890).

<sup>264</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, 1916-1917, Produção e existencia de lã*, 17 de Agosto de 1917.

<sup>265</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, p. 667.

Na segunda metade do século XIX, após nova legislação reguladora do sector mineiro (*ibidem*, pp. 427 e ss.), as minas da serra do Cercal foram (re)descobertas<sup>266</sup>: a procura do minério disponível na faixa piritosa ibérica, no quadro da Revolução Industrial e respondendo às solicitações duma economia mundial sob a égide britânica (GUIMARÃES, 1996, p. 128), incrementou-se então fortemente.

Fig. 29. Geologia e recursos mineiros da região Odemira/Cercal.



Fonte: VILHENA & GRANGÉ, 2010, adaptado por GRANGÉ.

Na exploração dos jazigos era utilizada a “lavra de rapina”, segundo a qual se exploravam as concentrações minerais mais ricas, pelo processo mais lucrativo, parando

<sup>266</sup> No AHMO existem registos de minas desde Outubro de 1859. Muitas das minas registadas foram descobertas, como antes se disse, através de vestígios de antiga mineração (AHMO, AG 6/1, fls. 24v.º, 25v.º, 27v.º, 29v.º, 50, etc.).

logo que o teor em minérios ricos baixava ou em função das conjunturas do mercado (idem, 1989, p. 10).<sup>267</sup>

Apesar de no registo de minas constarem diversos tipos de minério, o ferro e o manganés constituíam o grosso dos registos. O manganés teve várias aplicações: inicialmente foi empregado na preparação de cloro para os hipocloritos descorantes utilizados nas fábricas de tecidos e papel (idem, 2001, p. 133); segundo relatório do cônsul português de Newcastle, cerca de 1878 ele era consumido pelas fábricas de vidro, produtos químicos e adubos (GARCIA, I, 1996, p. 153). A sua grande aplicação acabou por ser no fabrico do aço (TRUFFAUT, 2000), a importante liga metálica da 2.<sup>a</sup> Revolução Industrial.<sup>268</sup>

Nos concelhos de Grândola e Santiago do Cacém, os filões eram, no geral, considerados de pequena extensão e baixo teor, embora em alguns pontos fossem “notavelmente possantes”.<sup>269</sup> Nestas condições, a sua importância media-se sobretudo pela extensão em superfície.<sup>270</sup> O *Inquérito Industrial* de 1890 opinava que, não havendo fundições no País, a viabilidade económica destas jazidas dependia de duas condições: a escolha de minério com riqueza que permitisse a venda e um transporte barato<sup>271</sup>. Contudo, o *Inquérito* acrescentava que “procura do ferro mangnesífero para fabrico do aço, que se tem manifestado nos últimos anos, e a vasta aplicação deste material em substituição do ferro, dão esperanças de que o mercado melhorará, e que as minas desta zona poderão ser lavradas activamente”.<sup>272</sup>

Em toda a área da serra do Cercal, que englobava especialmente o concelho de Odemira, foram descobertas e registadas inúmeras minas de ferro e manganés, bem como, secundariamente, de outros minerais, em que se incluía o cobre, o chumbo e a prata, numa autêntica “corrida ao minério”. Muitos dos “descobridores” de minas eram moradores locais apossados pela “febre”, entre os quais havia proprietários, médicos, professores, mas o grosso dos registos era feito por gente de fora interessada no negócio, ou por seus representantes. Chegou ao ponto de se exarar a hora da entrada do

---

<sup>267</sup> O que acontecia também, por exemplo, na Andaluzia (GARCIA, I, 1996, 154).

<sup>268</sup> A produção de aço passou a exigir a metalurgia do manganés e a fabricação do ferromanganés nos altos-fornos (sobre o assunto ver TRUFFAUT, 2000).

<sup>269</sup> A freguesia do Cercal, já então no concelho de Santiago, abrangia algumas minas que inclusivamente foram exploradas na segunda metade do século XX (Serra da Mina e Rosalgar). *Inquérito Industrial*, I, 1891, 78).

<sup>270</sup> *Inquérito Industrial*, I, 1891, p. 79.

<sup>271</sup> *Ibidem*, pp. 78 e 79.

<sup>272</sup> *Ibidem*, p. 79.

requerimento, tal era a cerrada concorrência.<sup>273</sup> Em 23 de Julho de 1862, a *Sociedade Luso-Hespanhola Odemirense* contestou registos de algumas minas, pois já as havia denunciado e registado.<sup>274</sup>

Constituíram-se então sociedades destinadas à descoberta de minas e ao seu registo. A mencionada *Sociedade Luso-Hespanhola Odemirense* foi criada em 1860, e era constituída por mais de duas dezenas de sócios portugueses e espanhóis, a maior parte de Odemira, entre os quais alguns notáveis da terra.<sup>275</sup> Em 16 de Janeiro de 1872, Manuel Anduze, francês, engenheiro de minas, residente em Beja; Alfredo Anduze, francês, negociante, a residir em São Luís; Manuel Ortigosa, engenheiro de minas, residente em Sevilha; e Emílio Bezarol, engenheiro de minas, residente na Vila do Cerro, Huelva, associaram-se para descobrir minas de ferro e manganés.<sup>276</sup> Helena Alves cita a *Sociedade Descobridora das Minas de Odemira*, posteriormente reorganizada com a designação *Sociedade Pesquisadora das Minas de Odemira*, que, em 1869, insatisfeita com os resultados, vendeu algumas das minas ao cidadão espanhol Manuel Vaz y Domingues (ALVES, 2000, pp. 390 e 391). Alguns espanhóis tinham os seus procuradores em Odemira, que lhes tratavam dos aspectos burocráticos dos registos das minas e respectivas renovações: em 1887 e 1889, Martim Montel, residente em Sanlúcar de Guadiana, escrevia a representantes seus sobre minas em São Teotónio, São Luís e Vila Nova de Milfontes, em nome de Francisco Gimenez, enviando-lhes instruções sobre renovação de denúncias e o dinheiro necessário.<sup>277</sup> Nos anos finais da década de 80 e nos iniciais da de 90, largas dezenas de minas foram registadas em nome de D. Francisco Ximenes, capitalista de Huelva<sup>278</sup>, numa estratégia de ocupação espacial e detenção de direitos mineiros, que, no entanto, não deram lugar a exploração. Huelva, na “faixa piritosa ibérica” (que se alonga até ao Sudoeste português), era a província mineira de maior produção sobretudo de pirites cupríferas, com diversas empresas ocupadas na exploração (DOBADO GONZÁLEZ, 2006).

Localmente, a “febre” mineira deu origem a um novo negócio: o da prospecção e registo de minas e a posterior transacção de direitos. No ano de 1872, por exemplo, foram alienados direitos sobre várias minas: em 19 de Fevereiro, Manuel Duarte,

---

<sup>273</sup> AHMO, AB 1/8, 87-87v. (22 de Abril de 1863).

<sup>274</sup> AHMO, AB 1/8, fls. 37v.-38 (23 de Julho de 1862).

<sup>275</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 010/Lv 42, fls. 91v.º-95.

<sup>276</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 011/Lv 048, fls. 14v.º-15v.º

<sup>277</sup> AHMO, AG 6/7, Documentos avulsos no interior do livro (cartas de 23 de Agosto de 1887 e de 20 de Junho de 1889).

<sup>278</sup> AHMO, AG 6/7; AG 6/8.

trabalhador, morador no Monte Novo, em São Teotónio, que descobrira e registara nove minas na freguesia, cedeu os respectivos direitos ao inglês James Lloyd, negociante, morador em Lisboa, recebendo em contrapartida metade do lucro líquido, caso houvesse<sup>279</sup>; Custódio Fernandes de Araújo, proprietário, morador na aldeia de São Teotónio, abdicou dos direitos sobre a mina manganés e ferro do Cerro do Corgo das Pedras, na herdade de Vale do Homem, em favor de James Lloyd, por 300.000 réis, que lhe foram pagos com cheque sobre o Banco Ultramarino, de Lisboa; num terceiro exemplo, Francisco Ramires Marques, do Cercal, cedeu e transferiu gratuitamente os direitos de onze minas de manganés e outros metais em favor de Thomas Haffenden, inglês, residente na mina de Vale de Narizes, em Aljustrel.<sup>280</sup>

A presença de estrangeiros (espanhóis, franceses e ingleses) e de seus procuradores locais era reveladora do interesse suscitado pela potencialidade mineira desta margem da faixa piritosa ibérica. No meio da enorme quantidade de registos de minas, iniciou-se a exploração de algumas delas. Um dos minerais, o ferro, terá sofrido com a crise da economia mineira do Alentejo, resultante da queda contínua dos preços dos minérios de ferro e de cobre nos mercados mundiais a partir de meados da década de 1870, a que apenas resistiu praticamente isolada a Mason & Barry L.<sup>ted</sup> (GUIMARÃES, 2006, p. 154).<sup>281</sup>

Perto da aldeia de São Luís, uma mina de manganés e de ferro, situada na Courela dos Manços (Herdade de Corte Pinheira), laborou durante alguns anos, sendo concessionária a *Sociedade de Exploração de Minas em Portugal*. Cerca de 1878, os trabalhos pararam e, cinco anos depois, o trabalhador que ficara encarregado das ferramentas e mais utensílios vendeu-os. Em 1880, ao solicitar intervenção régia no sentido de melhorar as condições de navegabilidade no Mira, a Câmara declarava haver minas em laboração e um “estabelecimento metalúrgico na Casa Branca”<sup>282</sup>, na margem direita do rio, o que revela a existência de metalurgia e não apenas de extracção, embora aparentemente sem longa continuidade.<sup>283</sup> Em Setembro de 1886, um inglês, Edward William Barton Wright, requereu o abandono da mina da Courela de Manuel Manços<sup>284</sup>

---

<sup>279</sup> ADB, CNODM1/001/Cx 007/Lv 037; fls. 21v.º-23v.º

<sup>280</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 011/Lv 048, fls. 9v.º-11v.º

<sup>281</sup> Ver também FONSECA, 1996; GUIMARÃES, 1996.

<sup>282</sup> AHMO, AC 1/9, fl. 89 v.º

<sup>283</sup> De facto, a redução a metal do minério destas minas, de que existem numerosos vestígios da Antiguidade, terá sido, na época contemporânea, de muito curta dimensão e duração.

<sup>284</sup> ADB, *Governo Civil, Processos de abandono de minas no concelho de Odemira*, 1853-1917, requerimento de 16 de Setembro de 1886.

e seguidamente fez registo em seu nome. O mesmo registou, em Maio de 1887, mais quatro minas de ferro e manganés, neste local<sup>285</sup>; no registo consta que elas foram descobertas a partir do “exame de poços de diversos trabalhos de exploração mineira”.<sup>286</sup>

O alvará de autorização para lavra da mina da Courela de Manuel Manços tinha sido concedido a Wright em 16 de Maio de 1890. Nesse ano das várias minas de manganés só esta lavrava. Como era característica nestas minas (GUIMARÃES, 2001 p. 134), a exploração fazia-se a céu aberto, numa corta de 15 metros de profundidade e 7 de largura, comunicando por meio de uma pequena galeria com um poço de 15 metros que servia para extracção e descida do pessoal.<sup>287</sup> O minério extraído, depois de escolhido (através de trituradores, *trommels*, crivos hidráulicos, etc.), era acondicionado em barricas de uma tonelada e enviado para Inglaterra.<sup>288</sup> Possuía maquinaria proveniente de Inglaterra, nomeadamente uma máquina a vapor, e ocupava 50 trabalhadores<sup>289</sup>, laborando 300 dias por ano.<sup>290</sup> O pessoal, que se distribuía nas categorias de capatazes (2), mineiros (4), safreiros (20), trabalhadores (15), maquinista (1), fogueiros (2) e carpinteiros (2), era português, com excepção do maquinista, o que é exemplo da falta de formação do operariado local em mecânica moderna. A categoria de “trabalhadores” ocupava só mão-de-obra feminina.<sup>291</sup> Os operários trabalhavam de sol a sol e alojavam-se junto à mina “em boas casas pagas mensalmente”.<sup>292</sup> Não dispunham de “caixa de socorros para caso de inabilidade, por doença, velhice ou desastre na mina”<sup>293</sup>, e as fatalidades podiam ocorrer, neste meio em que uma mão-de-obra não qualificada era colocada em contacto com maquinaria moderna: em 13 de Fevereiro de 1890, António Ferrador “esmigalhou uma perna nas máquinas de moer mineral”, falecendo no dia 3 de Abril seguinte.<sup>294</sup>

Em termos salariais, a grande maioria dos operários, classificados “trabalhadores” e “safreiros”, auferiam jornas entre 120 e 140 réis (trabalhadores à

---

<sup>285</sup> Uma delas em nome de William Barton Wright, aparentemente seu pai, residente em Londres.

<sup>286</sup> AHMO, AG 6/7, fls. 74v.º-78v.º

<sup>287</sup> *Inquérito Industrial*, I, 1891, p. 33.

<sup>288</sup> *Ibidem*.

<sup>289</sup> *Ibidem*.

<sup>290</sup> *Ibidem*, pp. 146 e 147.

<sup>291</sup> *Ibidem*. Cfr. GUIMARÃES, 2001, p. 134.

<sup>292</sup> Como a mina era nos arrabaldes de São Luís, decerto a maioria deles vivia na aldeia.

<sup>293</sup> *Inquérito Industrial*, I, 1891, p. 33.

<sup>294</sup> AJFVNM, *Livro Negro e de Ephemerides de Adelino de Oliveira*, p. 5. A partir de 1875, a problemática dos acidentes de trabalho foi contemplada em lei, devido ao “elevado número de desastres” (NUNES, 2001-2002, p. 430).

superfície) e entre 260 e 320 réis (trabalhadores e safreiros a céu aberto).<sup>295</sup> Comparando com a mina de São Domingos, nesta eram sensivelmente mais altos, pelo que podemos concluir que, embora a mina representasse uma oferta de trabalho significativa neste universo rural, os salários eram baixos (GARCIA, I, 1996, p. 196).<sup>296</sup>

A Junta de Paróquia de São Luís e a Câmara Municipal de Odemira mantiveram um conflito com Edward William Barton Wright, mostrando quanto os interesses, ou alguns interesses, mineiros estavam então longe dos das elites locais. Em 4 de Junho de 1890, por proposta do vereador Patrício Rodrigues, de São Luís, a Câmara aprovou uma postura, em que proibia a passagem de carros e carretas pelas ruas da aldeia de S. Luís, com cargas de minério destinadas ao porto da Casa Branca, alegadamente devido aos estragos causados, dando como alternativa um percurso por fora da aldeia.<sup>297</sup> Em resposta, o inglês “mexeu-se”, e, em Abril do ano seguinte, veio ordem do próprio Ministro das Obras Públicas, através de ofício da Direcção-Geral das Obras Públicas, em que a Câmara era intimada a não embaraçar a passagem ao explorador da mina de Manuel Mansos, ou a qualquer outro, para o porto de embarque. Entretanto, como o condutor das Obras Públicas verificasse no local que a azinhaga alternativa sugerida pela Câmara não era praticável devido ao seu mau estado, a Câmara suspendeu a postura até esta estar reparada<sup>298</sup>. Pela mesma altura, Wright pediu autorização para colocar os entulhos da mina na estrada a fim de arranjar o piso, mas a Câmara, depois de ouvir a Junta de Paróquia de São Luís, respondeu negativamente, considerando que o requerente queria apenas lugar para depositar os entulhos, sem despesa e com prejuízo público.<sup>299</sup> O conflito continuou e, em Março de 1891, o inglês fez subir ao Governo Civil uma exposição com várias queixas, uma delas salientando a insistência da Junta de Paróquia em impedir-lhe o trânsito do minério. O governador civil oficiou o administrador do concelho reafirmando a ilegalidade de obstaculizar o trânsito, mas prometeu ir estudar o assunto com vista a conciliar os direitos do concessionário da mina com os da Junta de Paróquia.<sup>300</sup>

---

<sup>295</sup> *Inquérito Industrial*, I, 1891, p. 161.

<sup>296</sup> O “maquinista” era inglês e auferia 1\$200 réis.

<sup>297</sup> AHMO, AB 1/21, fl. 18v.º (4 de Junho de 1890).

<sup>298</sup> AHMO, AB 1/21, fls. 149-150v.º (22 de Abril de 1891).

<sup>299</sup> AHMO, AB 1/21, fls. 154 e 154v.º (6 de Maio de 1891).

<sup>300</sup> ADB, *Governo Civil, Correspondência expedida para os administradores de concelho, Jan.-Jun. de 1891*, ofícios de 3 de Março e de 4 de Março de 1891.

O engenheiro inglês era, tudo indica, Edward William Barton-Wright, personagem extravagante e aventureiro que ficou conhecido nas “artes marciais”!<sup>301</sup> Designado nos registos de minas por “director de trabalhos de minas”, filho do engenheiro de caminhos-de-ferro William Barton Wright, ele trabalhou para companhias mineiras, nomeadamente em Portugal. Em 1886, com 25 anos, residia no Cercal.<sup>302</sup> Morou depois em São Luís, ocupado na exploração mineira, mas também envolvido em cenas rocambolescas, que certamente lhe valeram algumas inimizades. Em Agosto de 1890, chegou uma queixa ao administrador do concelho, de Salvador Lança Fragoso, alfaiate e fotógrafo, de São Luís, em que este acusava Eduardo Barton, inglês, residente nesta aldeia, de lhe assaltar a casa de revólver em punho e lhe roubar o equipamento fotográfico, no valor de 500\$000 réis.<sup>303</sup> Interrogamo-nos se a animosidade que parece haver por parte da Junta de Paróquia e da Câmara não teria sido gerada no contexto de tropelias do inglês. O certo é que o homem parece ter desaparecido da cena local pouco depois. A mina foi dada como abandonada em 1896, adjudicada em 1907 e transmitida em 1909 à firma Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, sem que a lavra fosse retomada.<sup>304</sup>

Em 1892, uma sociedade composta por Inácio Emauz de Casal Ribeiro, James Lloyd, R. C. de Lezameta e José Maria do Nascimento, procurando explorar diversas minas de “ferro manganésífero”, de que era concessionário James Lloyd, na área de São Luís, obteve autorização para estabelecer um caminho-de-ferro de via reduzida entre as minas e os altos-fornos que pretendiam construir na margem direita do Mira. O ambicioso projecto tinha ainda uma componente de engenharia portuária, para melhorar a navegabilidade da barra<sup>305</sup>, o que não era novidade pois desde 1872 havia projectos nesse sentido (ver Capítulo IV). Porém, nada consta ter sido levado por diante.

No fim do século XIX, a Câmara considerava que havia “imensos jazigos de minerio registados que ninguém se atreve a explorar”, alegadamente por não haver vias de transporte que os servissem: o caminho-de-ferro passava longe das principais áreas mineiras e não existia ligação rodoviária com a estação; e o porto de mar, também de

---

<sup>301</sup> De facto, este era engenheiro e trabalhou em minas em Portugal no mesmo período. A hifenização do nome fê-la mais tarde. Adepto das técnicas de defesa pessoal, que aperfeiçoou no Japão, deixou o seu nome ligado ao bartitsu, variante do jiu-jitsu (Barton-Wright, E. W., 1899, 59-66, cit. in NOBLE, 1999, 50-61), tornado famoso por Arthur Conan Doyle, através do seu Sherlock Holmes.

<sup>302</sup> AHMO, AG 6/7, fl. 58;

<sup>303</sup> AHMO, BC 1/31, 11 de Agosto de 1890.

<sup>304</sup> LNEG, Beja, Prat. 2, Est. F, Pasta 9, p. 160.

<sup>305</sup> *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, Anno de 1892, 1893, pp. 541 e 542.



acesso difícil, sofria de grandes limitações operativas.<sup>306</sup> Portanto, condições que se reflectiam nos custos e inviabilizavam a exploração (GUIMARÃES, 1996, p. 123).

Já no século XX (1910 e 1911), dois proprietários de minas estrangeiros, residentes em Bilbao, Marcelino Murillo e Wilhelm Wahnigg, procuravam obter o apoio municipal tendo em vista o desassoreamento da barra do Mira, a fim de poderem exportar por este porto o seu minério, mais uma vez sem resultados práticos apesar do apoio expressado pela Câmara.<sup>307</sup>

A firma Henry Burnay e C.<sup>a</sup>, banqueiros (e Roberto Burnay, banqueiro), em cujos diversificados interesses estavam os negócios mineiros e os transportes marítimos (LIMA, 2009, p. 573), surge entre os principais registadores de minas nos últimos anos do período em causa.<sup>308</sup> No entanto, não foram levados a cabo quaisquer trabalhos. Num relatório de 1914, a firma justificava a decisão de manter as minas inactivas por estar a ampliar o número de concessões na região, pois “só depois de reunidas em várias concessões é que o minério de baixo teor pode ser rentavelmente explorado” (ALVES, 2000, p. 391). Em termos de exploração das minas do Alentejo Litoral, as coisas continuaram sem avanço significativo.

### 1.2.2 Indústria

Na segunda metade do século XIX, o distrito de Beja surgia como um deserto industrial, uma região atrasada, de vocação agrícola, onde, contudo, existiam diversas actividades artesanais (GUIMARÃES, 2006, pp. 120-123). Em Odemira, duas actividades emanciparam-se no sentido da transformação industrial, no último quartel do século: a fabricação corticeira e a moagem. Acresce a produção de azeite, actividade desempenhada por lagares cuja energia provinha da tracção animal. No entanto, sobre este concelho, o engenheiro Francisco de Salles Fernandes Gião escrevia em 1901: “Odemira não me parece um centro de onde possa irradiar a actividade industrial no sul

---

<sup>306</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 99v.º e 100 (1 de Fevereiro de 1899).

<sup>307</sup> A mais recente fase da exploração mineira verificou-se na segunda metade do século XX, fechando a última mina (Rosalgão, na serra do Cercal, freguesia de Milfontes) no fim do século.

<sup>308</sup> AHMO, AG 6/13.

do districto, mas um ponto onde causas fortuitas reuniram elementos industriaes um pouco mais numerosos, mas de simples importância local.”<sup>309</sup>

A moagem emerge na época pré-industrial como a principal actividade transformadora, através de vários tipos de engenhos, cuja energia motriz procedia da força muscular de homens e de animais e sobretudo da água e do vento. Até praticamente ao fim do século XIX, a farinação foi assegurada, no concelho de Odemira, exclusivamente, ou quase, pela antiga moagem hidráulica e eólica. Da primeira, representada pelos moinhos de água doce e de água salgada, são as mais remotas notícias; da segunda, as referências são mais tardias, apenas do início do século XVIII. As águas doces eram, em geral, aproveitadas em pequenos ribeiros, alguns deles secos no Verão, de águas mais domáveis do que as dos cursos maiores. Já os moinhos de maré ficavam no “rio mestre de água salgada”, isto é o troço do Mira influenciado pelas marés.<sup>310</sup>

Durante o século XIX, os moinhos de vento foram, sucessivamente, irrompendo na linha de cerros a nascente da vila, até ao número de quatro. Num dos cerros, que confrontava com a horta da Preguiça, foi edificado um, ainda no século XVIII,<sup>311</sup> e depois outro, já no século XIX, recebendo a designação de “dois moinhos juntos”,<sup>312</sup> hoje, ainda ocorre o nome de Cerro dos Moinhos Juntos. Por finais do século XIX, existiam, no concelho de Odemira, 74 moinhos de vento e 93 de água, considerados insuficientes para as novas necessidades.<sup>313</sup>

No final de Setecentos, o viajante e espião espanhol José Cornide escrevia que no Campo de Ourique só tinha notícia de duas fábricas notáveis: uma de sola, em Odemira, considerada “mui floreciente”, e outra de rolhas, perto de Santiago do Cacém.<sup>314</sup> De resto, as carvoarias, cuja produção era conduzida para Lisboa (ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, p. 598).<sup>315</sup> Os curtumes davam, portanto, um certo “tom” industrial a Odemira, onde naturalmente a abundância de matéria-prima e o porto tinham jogado a

---

<sup>309</sup> *Apud Inquérito Industrial*, III, 1891, p. 39.

<sup>310</sup> Sobre este assunto, ver QUARESMA, 2000; 2009. Encontramos ainda menção a atafonas, em Colos, o que manifesta a existência de uma moagem de cariz familiar, paralela e, aparentemente, em concorrência com os engenhos hidráulicos. É o que faz pensar uma determinação municipal de 1691, que limitava a um alqueire em dez a cevada que cada atafoneiro estava autorizado a moer (AHMO, GB 2/1, fl. 4). No entanto, não chegaram até nós quaisquer atafonas, nem a memória delas.

<sup>311</sup> AHMO, AE 6/2, fls. 354-357v.º. Os “moinhos juntos” são hoje propriedade do município, funcionando ainda um deles.

<sup>312</sup> Assim chamados em 2 de Maio de 1855 (AHMO, AB 1/6, fl. 194).

<sup>313</sup> *Estatística Industrial*, 1905, p. 168.

<sup>314</sup> Tratava-se da fabricação de rolha em Melides (Cfr. SILVA, 1869, pp. 39 e 70).

<sup>315</sup> Cfr. SILBERT, II, 1978, 729.

favor da sua implantação. No início do século XIX, ela desapareceu, restando apenas vestígio toponímico em “Fábrica” e “Rua da Fábrica” (QUARESMA, 1993, p. 97).

A utilização da cortiça, enquanto matéria-prima para a confecção de rolhas e de bóias para a pesca tinha tradição no Litoral Alentejano. Vêm de meados do século XVIII as notícias sobre o envio de bóias do porto de Milfontes para portos de pesca, em particular da Ericeira, e decerto esse comércio era bastante mais antigo. Em Melides (concelho de Santiago do Cacém), povoação com importância “industrial”<sup>316</sup>, o fabrico de rolhas rendia anualmente oito a dez mil cruzados, tendo cessado depois de 1835, quando em Sines se estabeleceu o comércio de cortiça com a Inglaterra.<sup>317</sup> Considerar-se-á, seguidamente, a indústria corticeira, a de moagem e os lagares.<sup>318</sup>

Ao longo da segunda metade do século XIX, a indústria corticeira respondeu especialmente à procura de um produto: a rolha. Na viragem para o século XX, os produtos industriais provenientes da cortiça diversificaram-se: aglomerados e compostos, como os linóleos (inventados em Inglaterra em 1863), corticites aglutinadas, etc., que passaram a valorizar cortiças de menor qualidade; vedantes mais elaborados, obtidos a partir de cortiça de boa qualidade, usados em garrafas de champanhe e embalagens de medicamentos líquidos; discos para tampas metálicas dentadas para garrafas (invento norte-americano, de longo futuro); e uma multiplicidade de aplicações, como as buchas dos cartuchos de armas de fogo, palmilha, etc. (FONSECA, 1996, p. 53).<sup>319</sup>

Durante toda a 2.<sup>a</sup> metade de Oitocentos e primeira década e meia de Novecentos, os produtos da indústria corticeira contribuíram de forma sustentada para o aumento das exportações portuguesas (*ibidem*, p. 58). Em meados do século XIX, a produção industrial corticeira em Portugal era largamente dominada pela prancha, que se localizava predominantemente no Sul, onde eram produzidos 84% da exportação, com o Alentejo Litoral a desempenhar papel fundamental (*ibidem*, pp. 63 e 64).

---

<sup>316</sup> Produzia, nomeadamente, loiça grosseira de barro, que vendia para quase todo o Campo de Ourique, pez e pós de sapatos, além das bóias e das rolhas (SILVA, 1869, 39 e 70).

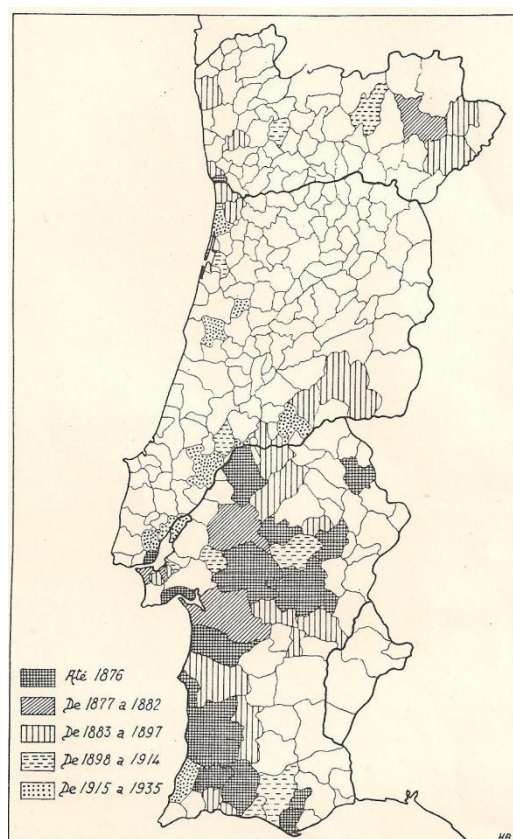
<sup>317</sup> *Ibidem*.

<sup>318</sup> Tratar-se-á noutro lugar a indústria de conservas de peixe, surgida por finais do século XIX no porto de Sines, vez que apenas se instalou nesta vila e nunca nas povoações do rio Mira.

<sup>319</sup> Na fabricação de rolha, distinguíam-se duas actividades industriais básicas: a preparação da *prancha* e o recorte de *quadros*. A primeira exigia três operações: aplanamento, em geral por cozedura ou vapor, raspagem e traçamento; a mecanização do fabrico de rolha em meados do século passou a exigir um produto intermédio e semi-manufacturado, o quadro (FONSECA, 1996, p. 53).

A indústria instalou-se cedo nas áreas produtoras de matéria-prima, favorecidas pelo acesso ao mar, como os concelhos do Litoral Alentejano de Alcácer do Sal, Grândola, Santiago do Cacém e Odemira, todas servidas por portos, mais ou menos próximos (BERNARDO, 1945, p. 474). A função industrial dos portos comerciais desenvolveu-se basicamente graças ao baixo custo do frete marítimo relativamente ao preço do transporte terrestre (AMZALAK, 1923, p. 73).

Fig. 30. Cronologia e geografia da indústria corticeira



Fonte: BERNARDO, 1945, p. 474.

Ainda antes de dobrada a primeira metade do século XIX, encontramos a indústria bem representada em Sines: em 1835, foi criada uma fábrica, a de Biester, Falcão e C.<sup>a</sup>, com 25 operários, que preparava cortiça para embarque (BONIFÁCIO, 1991, p. 526; FONSECA, 1996, p. 67). Pouco mais de uma década depois, em 1849, existiam três fábricas – a de Biester, Falcão e C.<sup>a</sup>, a de Carlos Pidwell e a de Thomaz Dryden (LOPES, 1985, pp. 102 e 103)<sup>320</sup> –, mostrando a representatividade de empresários de origem estrangeira e o papel determinante do capital inglês. As fábricas de Sines

<sup>320</sup> Cfr. FONSECA, 1996, p. 67.

empregavam, então, 72 trabalhadores e enviavam 20 navios carregados, com cerca de 860 toneladas de produto (*ibidem*, mapa *in fine*). Uma delas, pelo menos, a Biester, Falcão e C.<sup>a</sup>, já utilizava a máquina a vapor para a cozedura. Mal tinha terminado a instabilidade que acompanhou a instauração do Liberalismo, a industrialização, trazida por gente de fora, iniciou significativa alteração do fâcies económico e social da vila. O que igualmente aconteceu noutras vilas portuárias, e não só. Em Évora, o inglês Tomás Reynolds instalou a primeira fábrica de cortiça do distrito, em Estremoz (1844), com 70 a 80 operários (MATOS, 1991, p. 571).

Através do porto de Sines, saíram, em 1860, mais de 40% da prancha produzida em Portugal, mostrando um Litoral Alentejano exclusivamente dedicado à preparação, com estrangulamento, inclusive, da tradicional fabricação de rolha (Melides) (FONSECA, 1996, p. 65). De facto, o padrão locativo do preparo da cortiça mostra-o concentrado em Sines e Portimão, portos por onde a produção era exportada (VOGEL, 1860, cit. por FONSECA, 1996, p. 64). Mesmo depois do estabelecimento da produção de rolha, em 1870, a preparação continuou a ser a principal actividade da indústria local (FONSECA, 1996, p. 65). A indústria e o comércio de cortiça assumiam papel de grande relevância e serviam de argumento para todas as reivindicações locais, fosse no pedido da construção da estrada até ao porto, fosse da restauração do concelho, fosse na exigência da linha férrea, ou de qualquer outra (SILVA, 2010, pp. 128 e 144).

Muita da cortiça que abastecia a indústria e o comércio de exportação de Sines provinha de concelhos limítrofes: em 1854, a Câmara do Cercal aprovou uma postura proibindo a passagem pelas ruas da povoação de carretas com cortiça e outras mercadorias, de fora do concelho, para Sines, pelo prejuízo provocado nas calçadas. Isentava desta proibição os carros e carretas que transportassem géneros e mercadorias dos moradores do próprio concelho. Embora não faltasse alguma razão objectiva à Câmara do Cercal, o Governo Civil denegou a ratificação desta pouco liberal postura por “inapta”, “anti-económica” e “anti-social”.<sup>321</sup>

A indústria corticeira chegou tarde a Odemira, se compararmos com Sines, mas à aproximação do fim do século XIX, parecia não ter menor dimensão. Ao contrário ainda de Sines, em Odemira os capitais estrangeiros também se fizeram esperar. Apesar

---

<sup>321</sup> AHMO, CB 1/4, fs. 52, 52v.º e 58.

de tudo, Odemira e Almodôvar eram, em 1881, os dois únicos concelhos onde existia indústria corticeira no fracamente industrializado distrito de Beja.<sup>322</sup>

Em 1850, a empresa Biester, Falcão e C.<sup>a</sup>, de Sines, procurou instalar-se em Odemira, tendo em vista adquirir matéria-prima. Aparece como administrador da empresa Samuel Pidwell e como procurador José Maria de Andrade, médico do partido municipal e notável de Odemira, que foi presidente da Câmara e deputado. A Câmara aforou-lhe, então, um pequeno terreno quadrado, com 40 varas<sup>323</sup> de largo, para construção de um armazém e assentamento da respectiva balança.<sup>324</sup> Mas a instalação da indústria em Odemira teve de esperar uma vintena de anos.

As primeiras fábricas de cortiça apareceram neste concelho no início dos anos 70 do século XIX<sup>325</sup>, pela mão de um empresário local e de um imigrante catalão.<sup>326</sup> Também aqui, portanto, parece ter-se reflectido “o salto industrial dos anos 70” verificado em Portugal (CABRAL, 1976, p. 270). O primeiro destes empresários, José Francisco de Sousa Prado, era proprietário fundiário, ele próprio produtor da matéria-prima, e, em fins do século XIX, o principal notável de Odemira, com grande protagonismo económico, social e político.<sup>327</sup> Em 1871, Sousa Prado, “proprietário e negociante”<sup>328</sup> deu o primeiro passo: ele solicitou à Câmara o arrendamento de um terreno no Peguinho, destinado a armazém de cortiça e fábrica de rolha, comprometendo-se a não impedir a servidão de uma futura estrada da vila para o cais.<sup>329</sup>

Pouco depois, já tinha uma fábrica de rolha e preparação, junto ao cais do Peguinho (ver fig. 21); de Julho de 1873 a Julho de 1874, enviou, em iates da cabotagem, 20 cargas com prancha e rolhas, numa altura em que havia, ao todo, cinco

---

<sup>322</sup> *Inquérito Industrial*, III, 1891, p. 39.

<sup>323</sup> Uma vara = 1.10 m.

<sup>324</sup> AHMO, AB 1/5, fls. 196v.º e 199 (18 de Setembro e 3 de Novembro de 1850); AC 1/1, Edital de 14 de Outubro de 1850 e n.º 133, ofício para o Governo Civil de 5 Nov. 1850; AE 1/3, processo no interior do livro; AB 1/5, fl. 199 (de 3 Nov. 1850).

<sup>325</sup> Não se exclui a hipótese de isso ter acontecido um pouco antes, mas não foi possível comprová-lo.

<sup>326</sup> A Catalunha, região onde a indústria conheceu um arranque precoce, possuía algumas condições favoráveis: proximidade de uma área de produção de cortiça e bons acessos aos mercados de fora da região, bem como disponibilidade de mão-de-obra inserida em ambiente industrial (MENDES, 2002, pp. 30 e 36).

<sup>327</sup> O primeiro sinal de consideração, encontramos-lo, na sua nomeação como fiscal de uma obra do concerto e aumento do edifício da Câmara e Tribunal, em Março de 1859. AHMO, AB 1/7, fl. 187 (9 de Março de 1859).

<sup>328</sup> Proprietário era sobretudo o proprietário fundiário, que vivia da renda fundiária. No entanto, o termo assumia mais uma expressão de qualidade e prestígio do que funcional. Negociante, termo que vulgarizou no século XIX, denominava um membro das elites económicas em diversos sectores de actividade, como o comércio por grosso, a indústria, a finança e a banca, neste caso concorrendo com a designação de “capitalista”. Cfr. PEDREIRA, 1995; 1996.

<sup>329</sup> AHMO, AB 1/10, fls. 188 v.º, 189, 189v.º e 194v.º (3 e 6 de Maio e 7 de Junho de 1871). Cfr. QUARESMA, 1993, p. 108.

fábricas no concelho e o comércio de cortiça já era o principal ramo das exportações (LEAL, VI, 1990, p. 204).<sup>330</sup> Em 1875, enquanto vogal efectivo do Conselho Municipal, era o conselheiro que pagava mais elevada contribuição industrial e sumptuária (65\$270 réis), conquanto a sua contribuição predial fosse das mais baixas (8\$759 réis), sendo o quarto na lista contributiva global <sup>331</sup>, o que o indica já como um industrial entre, sobretudo, proprietários rurais.

Em 1877, desejava expandir a indústria e requereu à Câmara aforamento de um pedaço de terreno confinante com “a sua fábrica de rolhas, deposito de cortiças, em bruto e manufacturada, com destino p.<sup>a</sup> dentro e fora do paiz”, o que originou divergências no interior do corpo municipal, sobre a resposta a dar: a questão colocou-se entre, de um lado, a inutilidade de um baldio e o interesse do “estabelecimento” para a economia local<sup>332</sup>, e do outro, a da utilidade pública de um logradouro comum, indispensável para depósito das mercadorias a embarcar e a desembarcar (“sal, cortiça, carvão, cereais, etc.”), bem como para a realização da feira. Na verdade, o terreno junto ao cais podia eventualmente ser utilizado como depósito de mercadorias, principalmente quando fosse necessário pôr estas a salvo das cheias, mas na decisão final de responder negativamente jogaram aparentemente questões pessoais, em especial entre Sousa Prado e o vereador José Maria de Brito.<sup>333</sup> Teriam de decorrer ainda alguns anos até que Sousa Prado se alcandorasse numa posição de predomínio social e político praticamente inatacável.

---

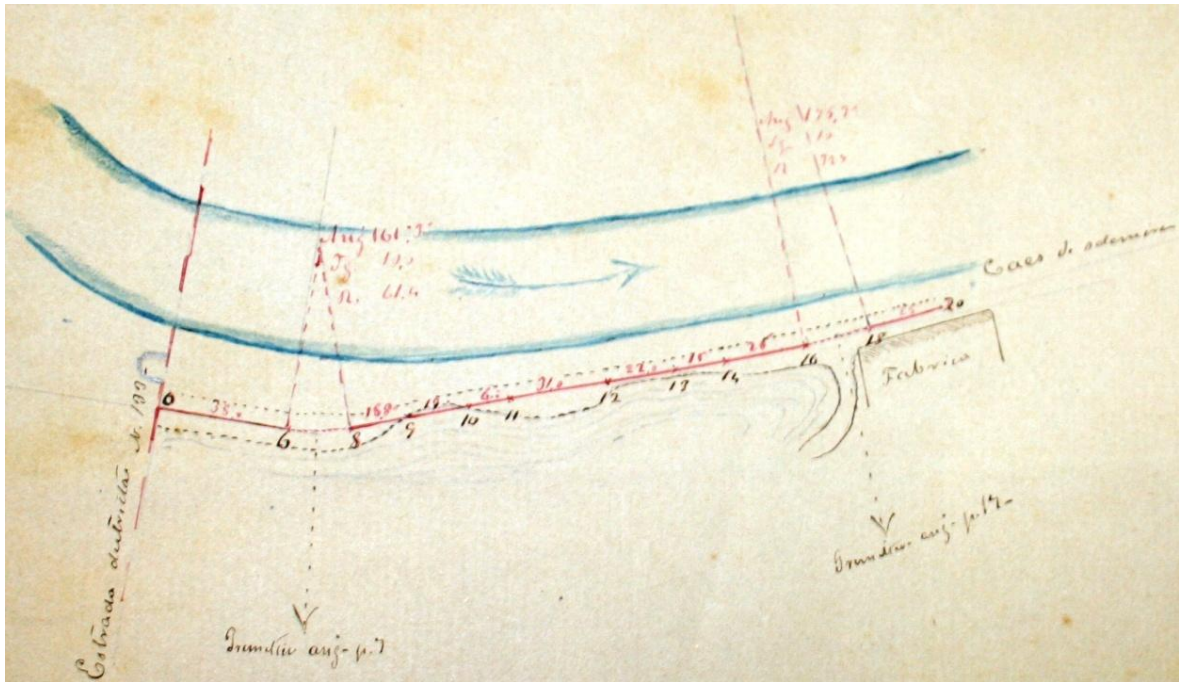
<sup>330</sup> Informação que considero fidedigna pois terá sido transmitida pelo professor local José de Matos Reis Júnior a Pinho Leal.

<sup>331</sup> AHMO, AB 1/12, fls. 11v.º e 12 (29 de Dezembro de 1875).

<sup>332</sup> Um dos vereadores falava, na sua declaração de voto favorável, no emprego de muitos braços e no benefício para a agricultura pela elevação dos preços da cortiça (AHMO, AB 1/12, papel avulso no interior do livro).

<sup>333</sup> AHMO, AB 1/12, fs. 36-37 (9 de Fevereiro de 1876); 56v.º-57 (15 de Março de 1876); 150v., 156v.º-160 (17 de Janeiro de 1877); e papéis no interior do cit. livro.

Fig. 31. Projecto de ligação entre o Cais do Peguinho e a estrada distrital 133, assinalando a fábrica (certamente de cortiça, de Sousa Prado), em 1886.



Fonte: AHMO, AO, 2/5.

Agustín Comas, catalão<sup>334</sup>, residia em Odemira em Fevereiro de 1876, para onde viera anos antes, e tinha então um estabelecimento de fabricação de cortiça. Nessa data, pretendendo dar “mais desenvolvimento ao dito estabelecimento”, pediu à Câmara que lhe aforasse um terreno, na Herdade da Horta dos Reis, sítio das Guardas, junto ao início da estrada que ia para Relíquias, nos arrabaldes. O aforamento do terreno foi efectuado pela quantia anual de 600 réis.<sup>335</sup> Porém, segundo o *Inquérito Industrial* de 1881, ele havia criado, em 1877, uma fábrica de preparação de cortiça (prancha), na Rua de Palhais, em lugar diferente do que havia aforado em 1876, já na vila e mais próximo do rio, aliás junto à nova estrada da circunvalação que se dirigia ao Poço Novo e ao Cais do Peguinho, o que lhe conferia uma boa situação. Em 1880, fazendo os seus operários a raspa da cortiça “no caminho ou estrada pública que vem do sítio da Corredoura e segue para o porto do Peguinho”, era intimado pela Câmara a remover o referido trabalho da via pública.<sup>336</sup>

<sup>334</sup> AHMO, AB 1/14, fl. 103v.º, (25 de Agosto de 1880).

<sup>335</sup> AHMO, AB 1/12, fls. 40 e 40v.º (16 de Fevereiro de 1876); 56v.º e 57 (15 de Março de 1876); AE 10/2.

<sup>336</sup> AHMO, AB 1-14, fl. 103v.º (25 de Agosto de 1880).



Contemporâneo do arranque da indústria em Odemira, não foi contudo possível conhecer as circunstâncias concretas que trouxeram Agustín Comas até esta vila. Pode-se colocar a hipótese de inicialmente ter dado apoio técnico a Sousa Prado na instalação da sua fábrica, ou, de qualquer modo, participado no arranque da indústria em Odemira.<sup>337</sup>

Num inquérito de gabinete de 1880, referido por Hernâni de Barros Bernardo, Sines e Odemira, com seis unidades de dimensão significativa, surgiam enquanto concelhos onde a indústria mais se desenvolvera (BERNARDO, *apud* CRUZ, 1973, p. 140). Segundo o *Inquérito Industrial* de 1881, encontramos em actividade duas fábricas: a do citado Agostinho Comas, dito de nacionalidade espanhola e residente em Odemira, e a “Poats y Bon”, isto é, Prats & Bon<sup>338</sup>, num distrito de forte dominância agrícola, onde apenas dois concelhos – Odemira e Almodôvar – as possuíam.<sup>339</sup> É de suspeitar, contudo, que o *Inquérito* não seja exaustivo, em particular ao não fazer menção a qualquer actividade industrial na aldeia de São Teotónio.

Quadro 4. Indústria corticeira em Odemira, em 1881

Designação	Produtos	Sede	Data de fundação	Capital inicial	Valor das matérias-primas	Mão-de-obra e despesas gerais	Valor dos produtos fabricados
Agustín Comas	Prancha	Rua de Palhares (sic)	1877	3.500\$000	10.000\$000	1.404\$000	16.000\$000
Poats (sic) y Bom	-	Poço Novo	1881	20.000\$000	25.000\$000	2.280\$000	32.000\$000

Fonte: *Inquérito industrial*, I Parte, 1881, p. 18.

Em 1881, Agostinho Comas declarava que a sua fábrica prosperava, embora se queixasse das elevadas taxas de juro e da falta de capitais, um dos problemas frequentemente citados pelos industriais (GUIMARÃES, 2006, p. 403). A sociedade Prats & Bon (dita no *Inquérito*, por lapso, “Poats y Bon” e “Pratas & Bou”), também de catalães, tinha-se instalado em Maio desse mesmo ano, no Largo do Poço Novo, com fábrica e depósito de cortiça, tendo a Câmara exigido à empresa o conserto da estrada e

<sup>337</sup> Cfr. PEREIRA, 1915, p. 277.

<sup>338</sup> *Inquérito Industrial*, 1.ª Parte, 1881, p. 18.

<sup>339</sup> *Inquérito Industrial*, 3.ª Parte, 1881, p. 39.

calçadas junto às suas instalações e insistindo pouco depois com o sócio gerente Jaime Bon para que as obras fossem executadas.<sup>340</sup> Em Agosto de 1882, ele declarava ter desenvolvido a sua fábrica de cortiça no Poço Novo, mas queixava-se da imposição da Câmara para que as águas das chuvas provenientes da Rua da Estalagem e de Vale de Água passassem pelo seu quintalão, devido aos prejuízos causados.<sup>341</sup> Novas queixas em Agosto de 1883 sobre a proibição municipal de estacionamento de carretas e de ceirar os bois no largo do Poço Novo, o que praticamente impossibilitava a entrada de cortiça na fábrica, mormente em Junho, Julho, Agosto e Setembro, meses em que havia mais movimento. A Câmara consentiu temporariamente, com a recomendação de que as carretas não deviam impedir o trânsito público e os seus condutores não sujassem o largo, não fizessem lume debaixo das árvores, nem dessem de beber aos animais nas pias do novo chafariz.<sup>342</sup> Aparentemente, as relações entre a empresa e a Câmara foram algo problemáticas, embora não sejam claras as razões desse facto.

A presença de espanhóis na indústria e a importância destes na sua instalação e no seu desenvolvimento, em Odemira, é portanto uma realidade comprovada nos anos 70 e 80 do século XIX. E ela não se ficaria pelos proprietários das fábricas. Em 26 de Agosto de 1875, partiram de Odemira para Lisboa, no iate *Senhora da Conceição*, alguns passageiros designados como rolheiros; um deles, pelo menos, de nome Antoni Zescandi<sup>343</sup>, parece ser catalão. Em 1883, a propósito das eleições desse ano, sabe-se que um António Severino Martins, rolheiro, era espanhol e vivia nesta vila.<sup>344</sup> José Campos Pereira, ao salientar o papel dos catalães na introdução da manufactura de rolhas, mencionava São Teotónio, a par de Azaruja, Évora-Monte, Grândola, Silves e Portalegre (PEREIRA, 1915, p. 277).<sup>345</sup> O desenvolvimento da fabricação de rolha naquela freguesia de Odemira teria, portanto, beneficiado do saber dos catalães, cuja diáspora atingiu o Sul do País.

Além disso, pelo menos no caso de Agustín Comas, havia relações entre a indústria de Odemira e Sireno Prats, de Hamburgo (ver doc. 21, em Anexos). Em Sines, os interesses da família Prats eram figurados pela fábrica de José Prats, que também estava instalado em Hamburgo.

Veja-se um quadro sobre o pessoal e os salários, segundo o *Inquérito*:

---

<sup>340</sup> AHMO, AB 1/15, fl. 55v.º (10 de Agosto de 1881)

<sup>341</sup> AHMO, AB 1/15, fls. 204 e 204v.º (23 de Agosto de 1882).

<sup>342</sup> AHMO, AB 1/16, fls. 23v.º-24 (8 de Agosto de 1883).

<sup>343</sup> *Diário do Governo*, 1875, “Noticias comerciais, Movimento marítimo”.

<sup>344</sup> *O Século*, n.º 876, de 16 de Novembro de 1883, p. 2.

<sup>345</sup> Cfr. SILBERT, II, 1978, p. 729.

Quadro 5. Indústria corticeira em Odemira, em 1881: pessoal e salários

Designação	Pessoal operário			Salários		
	Operários	Menores	Total	Operários	Menores	Total
Agustin Comas	14	3	17	\$300	\$160	4\$680
Poats (sic) y Bom	20	10	30	\$300	\$160	7\$600

Fonte: *Inquérito industrial*, I Parte, 1881, p. 18.

A dimensão das duas unidades, tendo em conta o pessoal que nelas trabalhava, era pequena, como a maioria das unidades em Portugal; ficava muito longe, por exemplo, das cinco centenas de trabalhadores de algumas fábricas como a Vilarinho & Sobrinho, de Silves, uma das maiores do País, que produzia 100.000.000 de rolhas, no valor de 125.000\$000, exportadas para a Inglaterra e a Alemanha.<sup>346</sup>

Sobre o industrial José Francisco de Sousa Prado, o *Inquérito* não faz qualquer referência, colocando-se as hipóteses de que a sua fábrica do Peguinho estivesse temporariamente desactivada, ou, o mais crível, que se trate de omissão. Não é possível cotejar os dados de Odemira com Sines, pois esta vila não é referenciada no *Inquérito Industrial* de 1881, mostrando como os dados nele publicados podiam sofrer de grandes lacunas (MATOS, 1991, p. 567).

Entretanto, Sousa Prado desenvolvia os seus negócios, alargando-os a outras áreas: em 1878, entrou com a quota de 800\$000 réis (no capital social de três contos de réis) numa sociedade para exploração de uma armação de pesca na costa do Pessegueiro, constituída por um grupo de sócios de Odemira, Cercal, Porto Covo e Sines<sup>347</sup>, embora não haja notícia de desenvolvimentos nessa actividade. Há, sim, no ano seguinte, autos cíveis de execução nos bens de dois dos sócios, sendo um dos exequentes José Francisco de Sousa Prado, por os executados não terem cumprido com o pagamento da terceira prestação do capital social da sociedade.<sup>348</sup>

No comércio retalhista, Sousa Prado fez sociedade, em Março de 1880, com Fortunato Simões dos Santos, destinada ao comércio de fazendas, mercearias, tabaco e outros produtos, numa loja aberta na Rua do Poço, no centro da vila, sob a firma social de Santos & Prado. A escritura previa, contudo, que esta podia ainda desenvolver

<sup>346</sup> Esta firma tinha ainda, como verdadeiras “sucursais”, 10 ou 12 fábricas, nos arredores da cidade e em povoações vizinhas, que empregavam 1.000 operários (*Inquérito Industrial*, 3.ª Parte, Visita às Fábricas, Livro 3.º, 1881, pp. 26 e 27).

<sup>347</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 012/Lv 059, fls. 14v.º-17

<sup>348</sup> ADS, *Tribunal Judicial da Comarca de Santiago do Cacém*, n.º 8450.

quaisquer outros negócios que o sócio Fortunato Simões dos Santos pudesse fazer ou adquirir. Com o capital de 1.185\$260 réis, da exclusiva comparticipação de Sousa Prado, o pacto vedava ao sócio Simões dos Santos a possibilidade de participar em negócios fora da sociedade, mas não assim a Sousa Prado.<sup>349</sup> Claramente, a sociedade reconhecia a situação do sócio capitalista, Sousa Prado, enquanto investidor em vários negócios, e mostrava um negociante em ascensão, Simões dos Santos, mas ainda longe da dimensão que adquiriria.

As primeiras notícias concretas sobre fabrico de cortiça na aldeia de São Teotónio surgem um pouco mais tarde. José Pedro Simões Sénior e seus filhos Pedro José Simões e José Pedro Simões Júnior formaram, em 1881, uma sociedade para compra e venda e preparação de cortiças e fabrico de rolha, sob a firma Simões & Filhos.<sup>350</sup> A sociedade seria dissolvida em 1890<sup>351</sup>, mas a família Simões continuaria ligada à indústria.

Em 1886, havia em Odemira, segundo a Câmara, “avultado número de fábricas de rolhas”, mas não era indicado o seu número.<sup>352</sup> Em todo o caso, o sector industrial (preparação e transformação) ocupava, em 1890, mais de 100 pessoas, e no início do século XX ultrapassava as 150.<sup>353</sup> Os principais industriais, que eram também dos primeiros produtores de matéria-prima, adquiriram os seus barcos para, eles próprios, procederem ao transporte.

A indústria corticeira recenseada pelo *Inquérito Industrial* de 1890 era a seguinte, comparando os concelhos de Odemira e Santiago do Cacém (este, então, incluindo a freguesia de Sines):<sup>354</sup>

Quadro 6. Indústria corticeira em Odemira, em 1890

Designação	Localização	Capital fixo	Capital circulante	N.º de operários (rolheiros)	Produtos	Produção em 1889	Produção em réis em 1889	Mercados
Francisco Mestre Caroto	S. Teotónio, Largo da Loja	3.000\$000	4.500\$000	7	Rolha	45.000 unidades	4.500\$000	Nacionais

<sup>349</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 013/Lv 063, fls. 33-34.

<sup>350</sup> ADB, CNODM1/001/Cx 009/Lv 057, fls. 46v.º-47v.º

<sup>351</sup> ADB, CNODM3/001/Cx 006/Lv 045, fls. 18v.º e 19.

<sup>352</sup> AHMO, AC 1/12, Representação de 21 de Novembro de 1886.

<sup>353</sup> Aparentemente apenas na vila (*Estatística Industrial*, 1905, pp. 165-175).

<sup>354</sup> *Inquérito Industrial*, III, 1891, pp. 78, 94, 95, 126 e 132.

*O rio Mira no sistema portuário do Litoral Alentejano (1851-1918)*

José Domingos Gomes	S. Teotónio, Ladeira de Odeceixe	1.500\$000	2.700\$000	8	Rolha	15.000 unidades	2.700\$000	Diversos
Simões & Filhos	S. Teotónio, Ladeira de Odeceixe	9.000\$000	15.000\$000	16	Rolha	150.000 unidades	15.000\$000	Diversos
José Francisco de Sousa Prado	Odemira, Ao Peguinho	15.000\$000	22.000\$000	21	Rolha e prancha	200.000 unidades e 300.000 kg	2.000\$000 e 20.000\$000	Diversos
Simões & Comas	Odemira, Rua de Palhares (sic)	4.000\$000	12.000\$000	9	Preparada	90.000 kg	12.000\$000	Diversos
José Francisco de Sousa Prado	Milfontes	4.000\$000	12.000\$000	30	Rolha e prancha	100.000 kg	18.000\$000	Diversos
Pequena indústria		9.450\$000	5.392\$000	22	Rolha e prancha		6.242\$000 a)	Diversos

a) Um estabelecimento não respondeu. Fonte: *Inquérito Industrial*, III, 1891, pp. 78, 94, 110 e 111.

**Quadro 7. Indústria corticeira em Santiago do Cacém, em 1890**

Designação	Localização	Capital fixo	Capital circulante	N.º de operários	Produtos	Produção 1889	Produção réis 1889	Mercados
José Maria Velga a)	Cercal, Largo de S. Pedro	100\$000	500\$000	6	Rolha	450.000	540\$000	Nacionais
Perez Pereira, Filhos & C. <sup>a</sup>	Santiago, Lindo Retiro	2.000\$000	18.000\$000	31				
Henrique Buknall & Filhos	Sines, Rua de Ferreira			28				
Fernandes e C. <sup>a</sup>	Sines, Rua de Ferreira	50\$000	2.000\$000	12				
Fábrica da Palmeira, de Palma, Sande e C. <sup>a</sup>	Sines, Estrada Nova	12.000\$000		7				
Prats & Bigas	Sines, Estrada Nova	118\$000	11.200\$000	7	Prancha	6.600 fardos	9.000\$000	Estrangeiros
Pequena indústria		2.045\$000 b)	575\$000 c)	16	Rolha		368\$000 d)	Nacionais e estrangeiros

a) Deve ser Nelga. b) Refere-se a cinco estabelecimentos; um não respondeu. c) Refere-se a quatro estabelecimentos; dois não responderam. d) Refere-se a três; quatro não responderam. Fonte: *Inquérito Industrial*, IV, 1891, p. 44, 136 e 137.

A fonte do quadro referente a Odemira não especifica, com excepção de Milfontes, a povoação onde se localizam as fábricas, mas apenas o nome da rua ou do sítio. Contudo sabemos que a Ladeira de Odeceixe e o Largo da Loja se situavam em São Teotónio; e Peguinho e Rua de Palhares (aliás, Palhais), na vila de Odemira. A indústria encontrava-se, portanto, dispersa por Odemira, São Teotónio e Milfontes, com larga predominância para as duas primeiras.<sup>355</sup> A de Milfontes localizava-se junto à praia dos Carris, o “porto” de Vila Nova de Milfontes.<sup>356</sup> Verifica-se também que já não constam algumas fábricas antes referidas, como a de Agustín Comas e a de Prats & Bon, situadas respectivamente em Palhais e no Poço Novo. Mas enquanto o nome Prats passa a estar ligado a Sines<sup>357</sup>, Comas mantém-se em Odemira. As sobreditas unidades trabalhavam entre 150 e 210 dias por ano, com excepção da de Milfontes com apenas 60 dias.<sup>358</sup> Em 1895, achavam-se colectadas em Odemira sete fábricas de cortiça e rolhas.<sup>359</sup>

Conforme estes dados, a indústria corticeira de Odemira, onde sobressaía o industrial José Francisco de Sousa Prado, havia crescido e não perdia em dimensão (que não em tecnologia) no confronto com Sines, onde se concentrava a maior parte da indústria do concelho de Santiago do Cacém. Em Sines, ocupava, segundo esta fonte, apenas 70 trabalhadores, o que, não sendo completamente despiciendo, ficava muito longe dos números que surgem uma década depois.

Em Odemira, a indústria, embora em boa parte preparadora, tinha uma componente rolheira significativa, como se verifica, situando-se as unidades dedicadas exclusivamente à rolha em São Teotónio. Quanto a maquinaria utilizada, Simões & Filhos possuía uma máquina de fazer rolhas, José Francisco de Sousa Prado, duas máquinas de fazer rolhas e uma prensa e Simões & Comas, uma prensa. Não consta qualquer máquina a vapor<sup>360</sup>, o que mostra a ausência de meios mecânicos e o atraso em termos tecnológicos, mais evidente se comparamos com Sines, onde já na primeira metade do século XIX existia, pelo menos, uma máquina a vapor.

---

<sup>355</sup> No final do século, é referenciada também uma fábrica de cortiça, de Manuel Francisco dos Santos, em São Luís (*Anuário Comercial*, 1896, p. 972), mas a indústria não parece ter vingado nesta freguesia, até ao fim do período em estudo.

<sup>356</sup> Pode dizer-se que esta “fábrica” foi em Milfontes um episódio, pois os verdadeiros “centros” industriais eram Odemira e São Teotónio.

<sup>357</sup> Como antes se viu, José Prats, residente em Hamburgo, ficaria lembrado em Sines pela fundação do Sanatório Prats, construído nesta vila com fundos deixados em testamento.

<sup>358</sup> *Inquérito Industrial*, III, 1891, p. 78.

<sup>359</sup> AHMO, AC 4/60, ofício da Repartição de Fazenda do Concelho de Odemira, de 28 de Março de 1895.

<sup>360</sup> *Inquérito Industrial*, III, 1891, p. 120.

No ano de 1896, Agustín Comas, dito “proprietário e comerciante”, fez sociedade com João Maria Correia Barbosa, lavrador, formando a firma Barbosa & Comas, com o capital social de seis contos de réis. Comas não entrou com qualquer capital monetário, mas responsabilizou-se até à quantia de um conto de réis, para o que hipotecava a sua fábrica, situada em Palhais. Barbosa era o sócio capitalista e Comas contribuía com a fábrica e o trabalho, o que evidencia a sua especialização técnica. Ficou estabelecido que a sociedade tinha como fim o “negócio de compra e venda e fabrico de rolhas” e que se comprometia a vender os seus produtos única e exclusivamente à casa de Sireno Prats, de Hamburgo, para o que seriam transportados para navios surtos no porto de Lisboa. Já antes Agustín Comas trabalhava com a mencionada firma, sendo assim uma espécie de sua sucursal, numa associação entre os catalães de Hamburgo e de Odemira.<sup>361</sup> A sociedade Barbosa & Comas não duraria, porém, muito. Em 1899, António dos Santos e Silva, comerciante, arrendou as instalações da fábrica de Palhais a Agustín Comas e constituiu uma firma com João Maria Correia Barbosa, sob a designação Santos & Barbosa, para fabrico de cortiça em rolha<sup>362</sup>; pouco mais de um ano depois, dissolveram-na, tendo-se verificado, no acto da liquidação e exame das contas, a perda de mais de 800\$000 réis para cada sócio.<sup>363</sup> Santos Silva dedicar-se-ia ainda à indústria corticeira, mas, aparentemente, mais uma vez, sem grande sucesso.

À aproximação do final do século XIX, um novo industrial, Fortunato Simões dos Santos, juntou-se aos empresários locais. Era proveniente de família de Almada, ligada aos transportes marítimos e ocupada nos barcos que faziam a cabotagem entre os portos de Lisboa e Odemira. Seu pai, António dos Santos, foi mestre nomeadamente do iate *Jovem Bono II*, de Lisboa. Ele era primo do citado António dos Santos Silva. Ter-se-á fixado em Odemira por volta de 1873, ainda antes dos 20 anos de idade, com residência na Rua do Espírito Santo, no Castelo.<sup>364</sup> Figura, em 1878, como antes se mencionou, na actividade comercial, com uma loja de venda a retalho, na Rua do Poço (depois Rua Mouzinho de Albuquerque), associado a José Francisco Sousa Prado. Em 1880, os dois sócios fizeram escritura de sociedade, em que Sousa Prado entrou como sócio capitalista e Simões dos Santos como sócio trabalhador, impedido, nos termos da

---

<sup>361</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 011/Lv 087, fls. 12v.º-14. Ver Anexos, n.º 21).

<sup>362</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 013/Lv 102, fls. 3-4v.º

<sup>363</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 019/Lv 147, fl. 7 e 7v.º

<sup>364</sup> Em 21 de Abril de 1873, ele era solteiro e morava em Odemira, conforme um registo de baptismo em que apadrinhava uma criança em São Teotónio (PODM09/01/Cx 003/Lv 022, fl. 27v.º).

escritura, de realizar negócios fora da sociedade.<sup>365</sup> Estava então no início da sua ascensão, mas em breve se lançou sozinho noutros negócios, como a compra e venda de cereais, de cortiça, de casca de sobro e de mel e cera, e na própria produção agrícola e silvícola. Detentor de capital, surge também a emprestar dinheiro a juros, o que fez toda a sua vida, e com um pequeno investimento em ações da Companhia de Seguros Íris.<sup>366</sup> Foi um dos principais representantes do microcapitalismo local, enquanto homem de negócios, industrial e produtor agrícola, embora não se possa considerar um grande proprietário fundiário.<sup>367</sup> Na última década do século XIX, abriu uma fábrica de cortiça, no Poço Novo, tornando-se um dos maiores industriais corticeiros de Odemira (ver fig. 32).<sup>368</sup> Junto da Praia dos Carris, em Milfontes, construiu um barracão para armazenar cortiça; nesta vila tinha também uma morada de casas.<sup>369</sup> Estendeu ainda os seus negócios à área do comércio marítimo, tornando-se o principal armador local, com participação em vários barcos.<sup>370</sup> Embora sem grande protagonismo político, chegou a presidir a uma comissão administrativa da Câmara, em Fevereiro de 1908.<sup>371</sup>

---

<sup>365</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 013/Lv 063, fls. 33-34.

<sup>366</sup> ADB, CNODM3, 001/Cx 014/Lv 138, fls. 47v.º - 49.

<sup>367</sup> Foi casado com Maria Augusta Alão, de Odemira (devo os dados genealógicos a José Maria Simões dos Santos, bisneto de Fortunato Simões dos Santos).

<sup>368</sup> *Anuário Comercial*, Ano de 1896, p. 972.

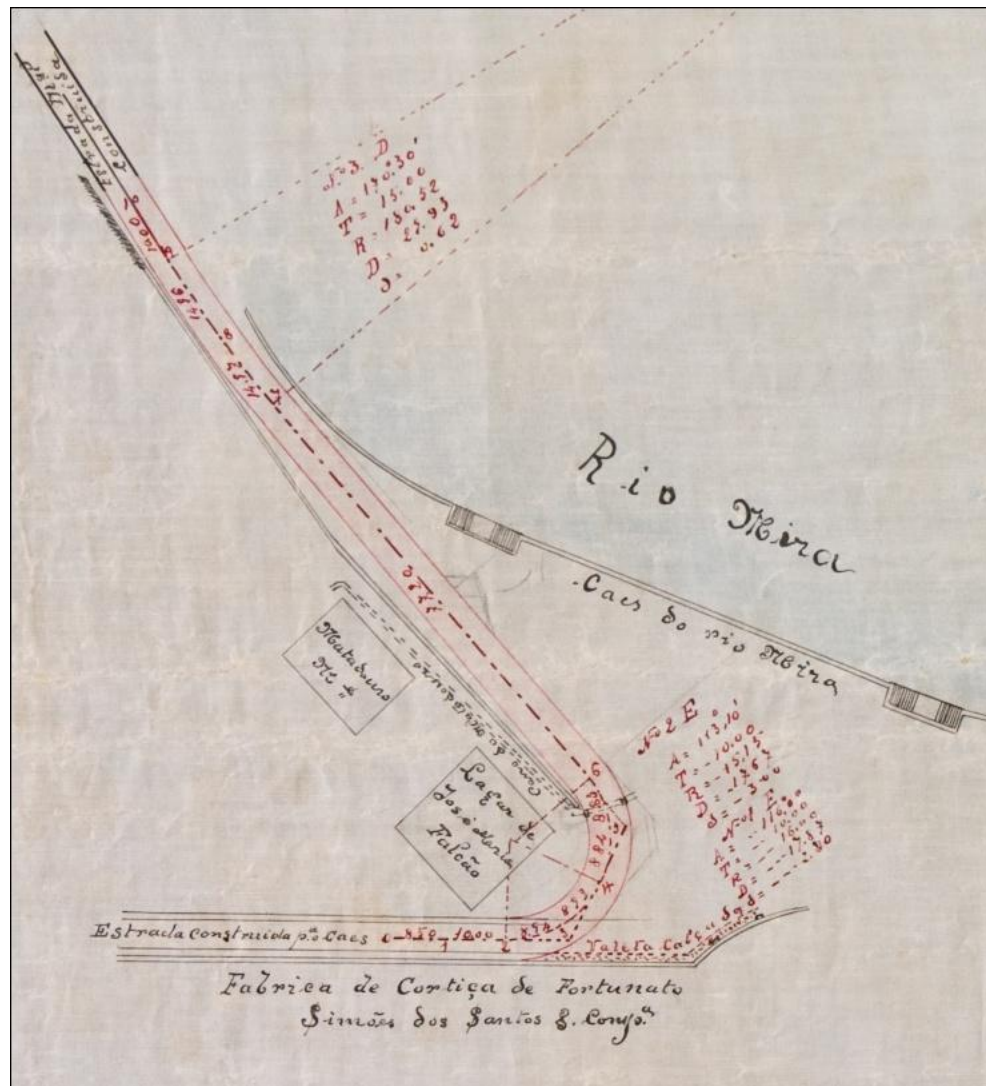
<sup>369</sup> ADB, CNODM3, 001/Cx 014/Lv 138, fls. 47 e 47v.º A vilegiatura estival e o porto comercial relacionavam-no com Milfontes.

<sup>370</sup> *Annuário Commercial*, II, 1910, p. 2167.

<sup>371</sup> AHMO, AB 1/37, fls. 50-55 (12 e 18 de Fevereiro de 1908).



Fig. 32. Projecto de pequeno troço de estrada junto ao cais do rio Mira (1899).



Notem-se as instalações “industriais”: o matadouro municipal, lagar e fábrica de cortiça de Simões dos Santos (esta já na direcção do Largo do Poço Novo). Do lado sul do Matadouro, situava-se a fábrica de cortiça de Sousa Prado, que não consta do desenho. Fonte: AHMO, AO 2/13.

Uma “Breve notícia do movimento industrial”<sup>372</sup>, referente a 1901, proporciona um quadro bastante pormenorizado da indústria na vila de Odemira, embora não cite os nomes ou os proprietários das empresas. A indústria corticeira, representada por três fábricas, empregava, então, 153 pessoas, o que significava um acréscimo de 1/3 em dez anos. Ademais, este número era relativamente elevado para o meio pois os trabalhadores eram quase todos da vila de Odemira. Tratava-se naturalmente das fábricas de Fortunato Simões dos Santos, de Agustín Comas e de Sousa Prado. Das três, uma encontrava-se em processo de liquidação de herança, por morte do proprietário, pelo que o pessoal

<sup>372</sup> Da autoria do engenheiro Francisco de Salles Fernandes Gião, constante na *Estatística Industrial*, 1905, pp. 165-175.

tinha tido recente diminuição, mas as restantes tinham-se expandido nos últimos cinco anos, possivelmente pela absorção de parte dos trabalhadores daquela. Esta notícia não menciona contudo as unidades de fora da vila, particularmente as de São Teotónio, o segundo centro corticeiro concelhio, onde haveria também número significativo de trabalhadores. Na altura, a indústria conferia ao concelho de Odemira o estatuto de mais importante centro industrial do distrito de Beja, estatuto só possível porque Beja era, na verdade, um distrito escassamente industrializado.

Quanto à fábrica em processo de liquidação por morte do proprietário tratava-se da fábrica de José Francisco de Sousa Prado, que faleceu em Julho de 1900, sem testamento, o que obrigara os seus seis herdeiros a acordarem entre si a divisão da herança, avaliada em 60 contos de réis. Conforme a escritura respectiva, os bens deixados eram os seguintes:

Quadro 8. Lista de bens legados por morte de José Francisco de Sousa Prado

Bem	Localização	Valor
Herdade da Defesa da Ribeira	Santa Maria	7.500\$000
Herdade dos Ameixiais da Rocha	Salvador	1.260\$000
Herdade da Alcaria e Fome Aguda	Santa Maria	5.040\$000
Herdade do Porto Toucinho	Santa Maria	1.020\$000
Herdade do Montinho	Santa Maria	5.000\$000
Herdade de Sol-Posto e Pendões	Salvador e São Luís	7.000\$000
Herdade do Carregouçal	Santa Maria	14.800\$000
Herdade do Carvalho de Baixo	São Teotónio	1.548\$000
Herdade do Brejo Largo	Salvador	2.550\$000
Herdade do Monte Queimado	Santa Maria	5.480\$000
Quinta do Chocalhinho ou do Prado	Salvador	5.000\$000
Ferragial do Outeiro da Força	Salvador	160\$000
Courela no Almogrove	Salvador	50\$000
Courela de Vale de Cães	Santa Maria	540\$000
Courela na Charneca do Deserto	Salvador	5\$000
Courela na Charneca do Deserto	Santa Maria	10\$000
Courela na Charneca do Deserto	Santa Maria	5\$000
Várzea dos Cavaleiros	Santa Maria	280\$000
Horta do Pedreiro, na Travessa do Botequim	Santa Maria	30\$000
Várzea na ribeira de Odeceixe	São Teotónio	400\$000
Foro em trigo na Várzea da Lezíria	Santa Maria	120\$000

Foro em trigo em terreno que foi da herd. da Atalaia	Santa Maria	140\$000
Foro em trigo imposto na Várzea dos Machados	Santa Maria	60\$000
Prédio urbano, na Rua Serpa Pinto, ou de S. Francisco	Santa Maria	800\$000
Prédio urbano, na Rua Serpa Pinto, ou de S. Francisco	Santa Maria	1.200\$000
Prédio urbano, na Rua Serpa Pinto, ou de S. Francisco	Santa Maria	300\$000
Prédio urbano, na Rua de S. Sebastião	Santa Maria	80\$000
Prédio urbano, na Praça do Prado	Salvador	80\$000
Prédio urbano, na Rua do Poço, ou M. de Albuquerque	Salvador	800\$000
Prédio e quintalão da fábrica de cortiça, no Cais	Salvador	400\$000
Prédio urbano, na “Retirada”	V.N. de Milfontes	24\$000
Cerca e armazém de cortiça	V.N. de Milfontes	128\$000
Metade do iate <i>Flor da Mocidade</i>		200\$000

Fonte: ADB, CNODM2/001/Cx 020/Lv163, fls. 27-30v.º; e CNODM2/001/Cx 020/Lv 164, fls. 1-6v.º

A relação de bens mostra a qualidade de proprietário fundiário deste capitalista, cuja estratégia passava pela concentração de prédios rústicos nas duas freguesias da sede concelhia e em freguesias vizinhas, buscando também contiguidade ou proximidade, forma de, nomeadamente, facilitar a sua administração. As herdades tinham em geral o seu montado de sobre (por vezes também de azinho), além das terras de sementeira e “matosas”, com algumas referências ainda a oliveiras. Sousa Prado era, portanto, um dos principais produtores de cortiça, proveniente dos seus montados de sobre e das suas “sobreiras” (assim nomeadas em alguns dos prédios rústicos onde não se podia falar em montado).

Entre os bens, constituídos, portanto, por diversas herdades, várzeas, courelas, domínios directos e prédios urbanos, encontrava-se o “prédio e quintalão da fabrica de cortiça, situado no cais”, na vila de Odemira, de que era pago anualmente à Câmara o foro de 1\$800 réis, que coube na repartição ao filho José Francisco de Sousa Prado Júnior<sup>373</sup>; em Vila Nova de Milfontes, legou um cercado na margem direita do rio Mira (o designado “Armazém”, junto à Praia dos Carris), que servia de fábrica de cortiça, com quintalão, telheiros, poços e armazéns de fardos, bem como uma casa de habitação na “Retirada”, sobranceira à praia e ao armazém, que couberam à filha Aurora Vasques de Sousa Prado e a seu marido António Marques das Neves Mantas.<sup>374</sup> Portanto, no aspecto industrial, Sousa Prado ocupou locais privilegiados nos espaços portuários: junto ao cais do Peguinho, em Odemira, e na praia dos Carris, em Milfontes, estratégia

<sup>373</sup> ADB, CNODM2/001/Cx. 020/Lv. 163, fl. 30v.º

<sup>374</sup> ADB, CNODM2/001/Cx. 020/Lv. 164, fl. 3.

“marítima” que o levou ainda a manter a propriedade de um iate. Numa das suas herdades, a do Chocalhinho, a cerca de três km da vila, fez quinta de recreio com uma casa de campo<sup>375</sup>, prática então corrente entre a elite local.

Sousa Prado é um dos exemplos maiores do microcapitalismo local, com um desempenho que revela certo grau de modernização, comparável com o que Helder Fonseca encontrou entre as elites agrárias alentejanas (FONSECA, 1998), como mostra esta relação dos bens e a anteriormente citada diversificação dos seus investimentos. Especificamente no que respeita à indústria, ele ilustra o papel da elite fundiária odemirense nesta actividade.<sup>376</sup>

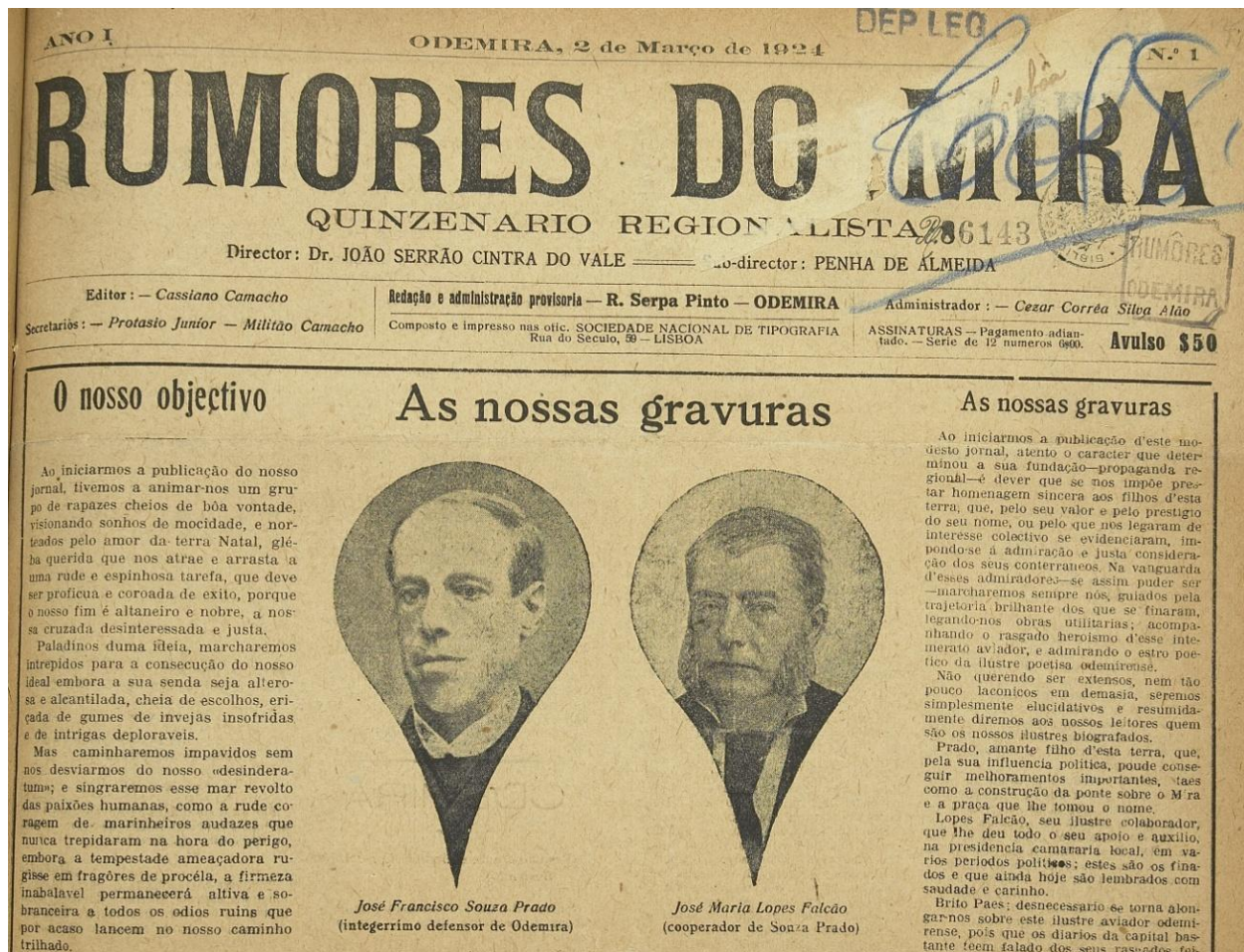
Em Sines, a família Pidwell enveredou igualmente por uma estratégia de concentração de propriedade, nomeadamente na Ribeira de Moinhos, onde adquiriu, quase talhão a talhão, os seus terrenos e moinhos de água (MADEIRA, 1991, pp. 45 e 46; FONSECA, 1996, 438). Em certa medida também comparável com Sousa Prado, distinguiu-se, em Mértola, Alonso Gomes, filho de emigrante espanhol, que a partir de diversos negócios no sector mineiro, terminou grande proprietário fundiário e urbano, armador e empresário (GARCIA, I, 1996, p. 154).

---

<sup>375</sup> *Ilustração Portuguesa*, 5 de Junho de 1905, p. 483.

<sup>376</sup> No que respeita a Évora, ver GUIMARÃES, 2006.

Fig. 33. Homenagem na imprensa local a José Francisco Sousa Prado, “integerrimo defensor de Odemira”, e a José Maria Lopes Falcão, “cooperador de Sousa Prado”.



Fonte: extracto da capa do jornal *Rumores do Mira*, n.º 1, de 2 de Março de 1924.

Com a morte deste industrial, o seu “império” desfez-se. Os dois filhos ainda mantiveram algum tempo a fábrica de Odemira, em sociedade (Prado & Irmão), mas em breve o nome Prado deixou de constar da lista dos industriais desta vila. Um dos herdeiros, por parte da mulher, António Mantas, que foi inspector escolar e mais tarde deputado, residia em Vila Nova de Milfontes e teve nos anos 20 e 30 abundante participação na imprensa, frequentemente relacionada com a indústria corticeira e as questões ligadas à operatividade do porto.

Comparando com Sines, a dimensão do sector, à entrada do século XX, era bastante inferior. Segundo os dados publicados por Adolfo Loureiro, o pessoal empregado nas fábricas de Sines – escolhedores, rolheiros, quadradores, encostaladores, faxinas, enfardadores, raspadores, empregados das caldeiras e outros – rondaria o



significativo número de 510 (10% do número total de trabalhadores registado em 1899 no País)<sup>377</sup>, distribuído da seguinte forma:

Quadro 9. Mapa das fábricas de cortiça em Sines, ca. 1909

Fábrica	N.º de operários
O. Herold & C. <sup>a</sup>	150
Henry Bucknall & Son	70
E. Arps & C. <sup>a</sup>	50
Lopes & C. <sup>a</sup>	70
José Prats	136
Manuel Francisco dos Santos e Ramon Granez	34

Fonte: LOUREIRO, IV, 1909, p. 111.

A cortiça preparada saída pelo porto de Sines, a bordo dos vapores, computava-se, na altura, em 7.000 toneladas, no valor de 300 ou 400 contos de réis, apesar da queda no preço então verificada (*ibidem*). Números de 1911<sup>378</sup> confirmam o crescimento: existiam, em Sines, nove fábricas, cinco consideradas grandes e quatro mais pequenas, tendo todas máquinas manuais e duas delas máquinas a vapor.<sup>379</sup> Empregando então cerca de 400 operários, o sector ocupava um terço da população activa (MADEIRA, 1991, p. 41). Elas compravam um total de 330.000 arrobas de matéria-prima, cabendo destas apenas 30.000 às pequenas fábricas. A matéria-prima, transportada em “carros ordinários”, provinha do concelho de Santiago do Cacém e também dos limítrofes concelhos de Grândola, Ferreira do Alentejo, Aljustrel, Odemira e ainda de outros, como Alcácer do Sal e Ourique. A sua produção constituída por prancha, rolhas, quadros e aparas era exportada directamente por vapores para o estrangeiro ou enviada para Lisboa. As cargas para Lisboa, cujo porto funcionava como entreposto, tinham, na altura, dois iates afectos ao seu serviço, fazendo, cada um, duas viagens mensais; no transporte de cortiça para Lisboa era também aproveitado o vapor *Algarve* que fazia carreiras regulares entre Lisboa e os portos do Algarve e escalava em Sines.<sup>380</sup> O crescimento da indústria em Sines, perto da viragem do século, foi, portanto, notável.

<sup>377</sup> Computados em 5.000 (Fradesso da Silveira, in BERNARDO, 1946, p. 196).

<sup>378</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 5, fls. 28, 28v.º e 31v.º; MADEIRA, 1991a, pp. 8 e 9.

<sup>379</sup> Em Santiago do Cacém, havia mais duas fábricas, como as maiores de Sines.

<sup>380</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 5, fl. 31v.º

Quanto a Odemira, os dados disponíveis sobre a produção suscitam, como antes se afirmou, algumas interrogações, pois os números das diversas fontes nem sempre coincidem, por certo devido a diferentes critérios de avaliação. Em 1889, a cortiça originária de Odemira valia, segundo a Câmara Municipal, 300 contos de réis/ano.<sup>381</sup> Uma década depois, interrogada sobre as principais indústrias do concelho, a Câmara mencionava “o fabrico de cortiça em prancha, rolha e brava para bóias e moagem de cereaes”, distinguindo a cortiça entre os habituais produtos corticeiros de exportação, num total de 5.500.000 kg, e a bóia num total de 1.000.000 kg, para o País, não sendo claro se era enviada em bruto com destino a essa utilização ou se as bóias eram confeccionadas localmente.<sup>382</sup> Também não faz discriminação entre os meios de transporte (já havia ferrovia). No entanto, por essa altura (1898), a produção anual de cortiça no concelho era calculada em 3.750.000 kg<sup>383</sup> e, em 1901, a indústria laborava anualmente 1.200.000 kg de cortiça (735.000 kg em fardos; 465.000 kg em rolha e quadros), mas não é claro se esta informação se referia apenas às fábricas da vila ou de todo o concelho. A última informação, cruzada com a das cargas anuais saídas pelo porto de Milfontes (ver no capítulo IV), parece mais precisa. Sobre o valor, a mesma fonte refere 78.400\$000 réis, no que respeita aos fardos, e 37.200\$000, aos quadros e às rolhas, embora o seu autor tenha dúvidas quanto à precisão destes números fornecidos pelos industriais.<sup>384</sup>

A matéria-prima utilizada nas fábricas de Odemira era geralmente adquirida no próprio concelho e em concelhos limítrofes como o de Ourique. Vendia os seus produtos a exportadores em Lisboa e exportava directamente para o estrangeiro, em especial para a Alemanha, França, Rússia e Inglaterra, para onde enviava fardos de cortiça recortada, e para o porto de Hamburgo para onde exportava exclusivamente rolhas.<sup>385</sup> A indústria não empregava equipamento tecnologicamente avançado, nomeadamente máquinas a vapor, ao contrário do que acontecia na moagem recentemente instalada em Odemira; além das caldeiras abertas, aquecidas a fogo directo, para cozer a cortiça, e das prensas para a enfardar, apenas se utilizavam máquinas movidas a braço para fazer rolhas.<sup>386</sup>

---

<sup>381</sup> *O porto de abrigo da bahia de Lagos e o caminho de ferro desta cidade a Odemira*, 1889.

<sup>382</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 99v.º (1 de Fevereiro de 1899).

<sup>383</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 36 (5 de Outubro de 1898).

<sup>384</sup> *Estatística Industrial*, 1905, p. 174.

<sup>385</sup> *Ibidem*. Com transbordo em Lisboa, como se verá.

<sup>386</sup> *Ibidem*, p. 170.

Com a baixa na exportação de produtos manufacturados, o subsector rolheiro português sofria cada vez maiores dificuldades (MATOS, 1991, p. 572).<sup>387</sup> Sobre a tributação do comércio da cortiça, em bruto, ou “em obra”, foram discutidos projectos de lei na Câmara dos Deputados, em que a indústria transformadora (rolhas) e os produtores e exportadores de prancha tomavam posições antagónicas, com participação do deputado regenerador pelo Círculo de Odemira, Joaquim António das Neves contra o imposto sobre a exportação (SILVA, 2010, p. 42). Em 1887, os operários da indústria do Cercal do Alentejo e de São Teotónio faziam chegar à Câmara dos Deputados o apoio ao aumento da tributação da exportação da cortiça em bruto (*ibidem*, pp. 71-73). Em Agosto de 1891, os rolheiros de São Teotónio queixavam-se de que, devido aos direitos aduaneiros a que os países importadores sujeitavam a rolha importada, a indústria local estava limitada à preparação de cortiça, sendo o fabrico da rolha residual.<sup>388</sup> Em 1892, há queixas dos operários sobre a sua quebra, afirmando-se que se tinha passado a exportar sobretudo em bruto.<sup>389</sup> As tentativas para que fossem aumentados os direitos sobre a cortiça em prancha exportada levaram a que, por seu turno, as Câmaras de Grândola e Santiago se insurgissem contra as “exigências desmesuradas da classe rolheira”.<sup>390</sup> Produtores de matéria-prima e industriais de preparação tinham visões diferentes dos operários rolheiros. Na realidade, a questão não era pacífica. A partir da década de 1890, surgiram propostas no sentido da criação de empresas de produtores de cortiça para o fabrico de pranchas, rolhas e outras obras de cortiça e para a sua exportação, que se concretizaram na década seguinte na criação de sociedades por quotas, entre as quais a Sociedade Cortiças, L.<sup>da</sup>, com sede em Santiago do Cacém, que associava também proprietários produtores de cortiça (MENDES, 2002, p. 51).

Na viragem para o século XX, a produção exportada das citadas três fábricas da vila de Odemira era principalmente constituída por fardos de cortiça, reduzindo-se a fabricação das rolhas ao indispensável para o aproveitamento dos pequenos bocados de cortiça, dos quais alguns ainda eram exportados em quadros.<sup>391</sup> A crescente procura de rolhas nos países desenvolvidos, em particular a França, a Alemanha, a Grã-Bretanha e os Estados Unidos teve dois efeitos simultâneos: ao mesmo tempo que aumentaram as

---

<sup>387</sup> Na região de Évora, as últimas duas décadas foram marcadas por perda de competitividade face aos mercados nacional e internacional, que passava pela concorrência dos cereais americanos, falta de mercados para os vinhos correntes, lanifícios, minas, têxtil e indústria rolheira (FONSECA, 1996, p. 436; GUIMARÃES, 2004, p. 91).

<sup>388</sup> AHMO, BC 1/32, n.º 122, de 3 de Agosto de 1891.

<sup>389</sup> AHMO, AB 1/31, fls. 107-108 (12 de Fevereiro de 1902).

<sup>390</sup> AMSC/AL/CMSC/B/A/005/ Lv 3, Representação n.º 11, de 16 de Dezembro de 1898.

<sup>391</sup> *Estatística Industrial*, 1905, p. 168.



suas importações, esses países começaram a criar a sua própria indústria corticeira, com o que cresceram também as suas importações de matéria-prima e de produtos semielaborados (ZAPATA BLANCO, 2002, p. 117). Boa parte desses países tomou medidas proteccionistas das suas indústrias<sup>392</sup>, mostrando-se Portugal incapaz de estabelecer acordos bilaterais com países importadores para obviar a dificuldade, como a Espanha conseguiu (LAINS, 1986, p. 400).<sup>393</sup> Em 1908, a administração da O. Herold & Co. escrevia que

“hoje a nossa industria lucha com enormes difficuldades creadas por diferentes razões da vida commercial e industrial com as suas exigencias, e por inimigaes taes como as pautas estrangeiras que lançam sobre os nossos productos – rolhas – até 200% de direitos sobre o valôr”<sup>394</sup>.

Também se dizia, por essa altura, sobre Odemira, que o “movimento de industrial e commercial, quasi paralisado com a actual crise da cortiça, é muito intenso em occasiões normaes, sustentando em laboração diversas fabricas rolheiras ou destinadas ao preparo para embarque do precioso genero” (SAMPAIO, 1909, p. 4).

No entanto, as exportações portuguesas, também no subsector rolheiro, aumentaram consideravelmente, mas menos do que a procura permitia, pois Portugal não explorava convenientemente o mercado mundial para este artigo; note-se que o País produzia e exportava cerca de metade da cortiça mundial (LAINS, 1986, pp. 399 e 400). Em Fevereiro de 1902, a Câmara Municipal de Odemira recebeu uma circular da “comissão de melhoramentos da indústria corticeira de Portugal”, que representava os operários da indústria corticeira, pedindo a este Município que se solidarizasse com os seus esforços para inverter a situação de crise do fabrico da rolha em detrimento da prancha. Realçava que a sua luta não prejudicava os produtores da matéria-prima, dando como exemplo o caso da Catalunha, onde a protecção à indústria se reflectira inclusive na melhoria dos preços da matéria-prima.<sup>395</sup> O Município, fazendo eco das queixas do “corpo commercial e delegados de todas as indústrias e dos operários” do concelho e coro com o generalizado protesto, representou ao rei e aos deputados, contestando a

<sup>392</sup> O proteccionismo aduaneiro desenvolveu-se na maior parte da Europa e nos Estados Unidos, a partir da década de 1870.

<sup>393</sup> Em 1897, discutia-se no Parlamento um acordo comercial a realizar com a Alemanha, em que eram referidos os prejuízos sofridos por Portugal devido à forte tributação imposta por aquele país (SILVA, 2010, p. 116).

<sup>394</sup> Album *O. Herold & Co.*, [1908].

<sup>395</sup> AHMO, AB 1/31, fls. 107-108v.º (12 de Fevereiro de 1902).

exportação da cortiça em bruto e reclamando medidas de protecção à indústria. Concretamente solicitava: proibição de saída para o estrangeiro de cortiça que não fosse cozida, raspada e recortada, bem como de todas as cortiças enguiadas e de pedaços com menos de 20 cm<sup>2</sup>; e realização de tratados de comércio tendentes a favorecer a introdução de cortiça portuguesa trabalhada em países estrangeiros.<sup>396</sup>

Em 1901, o engenheiro Francisco de Sales Fernandes Gião escrevia que a indústria, cuja instalação no concelho se verificara em época de menor concorrência, pela abundância de matéria-prima, não tinha tendência a incrementar-se, sendo previsível até a decadência no que respeitava ao subsector rolheiro.<sup>397</sup> Cinco anos depois, havia três fábricas em Odemira: de António dos Santos Silva, de Fortunato Simões dos Santos e de Prado e Irmão.<sup>398</sup> Dos três, o mais consistente foi Fortunato Simões dos Santos, pois Santos Silva teve várias fugazes passagens pela indústria corticeira, enquanto os filhos de José Francisco de Sousa Prado mantiveram a fábrica aberta por pouco tempo. Nesse ano, havia amargas queixas sobre a rápida quebra do preço das cortiças, que conjugada com três anos sucessivos de seca, configurava uma situação de grave crise. Em exposição a Câmara Municipal afirmava que, devido à baixa de preços, das três fábricas de cortiça só uma então laborava e, mesmo essa, com um quarto dos operários do que era habitual.<sup>399</sup> A baixa dos preços que afectava a cortiça portuguesa, em particular o comércio de exportação, num quadro de forte concorrência nos mercados internacionais, aliás qualitativamente cada vez mais exigentes, poderá estar ligada também a factores menos mencionados: por um lado, à utilização de matéria-prima mais delgada em novas aplicações (*corn cork*), em que Portugal sofria a concorrência de cortiças de outras proveniências, e, por outro, na própria qualidade da matéria-prima portuguesa, afectada por práticas nocivas como as queimadas e respectivos incêndios, podas impróprias, desbastes intensivos, descortiçamento prematuro, etc.<sup>400</sup>

Os produtores de matéria-prima sofriam também com as oscilações e baixas de preços: em Julho de 1912, o jornal local *Rio Mira* dava os parabéns aos lavradores pelo bom preço da cortiça no ano corrente<sup>401</sup>, mas, no ano seguinte, o jornal *Ecos do Mira*

---

<sup>396</sup> AHMO, AC 1/18, fls. 184-187.

<sup>397</sup> *Estatística Industrial*, 1905, p. 175.

<sup>398</sup> *Annuario Commercial*, II, 1906, p. 1627.

<sup>399</sup> AHMO, AC 3/2, fls. 27v.º e 28.

<sup>400</sup> SANTOS, 1997, cit. in PESTANA & TINOCO, 2009, p. 5. Cfr. *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, p. 655 e 656

<sup>401</sup> *Rio Mira*, n.º 8, 18 de Julho de 1912.

noticiava que as cortiças corriam ao preço de 90 a 95 centavos a arroba, “devido aos compradores se terem combinado”.<sup>402</sup>

No início do século XX, emergiu um novo nome entre os industriais odemirenses: Aníbal Leonardo Neves, que no fim do século XIX surgia já entre os “negociantes e comerciantes” de Odemira.<sup>403</sup> Em 1911, Odemira tinha três fábricas: de Aníbal Leonardo Neves, de Fortunato Simões dos Santos e de Pedro José Simões.<sup>404</sup>

As empresas estrangeiras O. Herold & C.<sup>a</sup> e Henry Bucknall & Sons, L.da abriram, nos anos seguintes, os seus estabelecimentos na vila de Odemira, a segunda já depois do período em estudo. Ambas as firmas se tinham radicado em Portugal no século XVIII e eram também produtoras de matéria-prima. A O. Herold & Co. foi fundada cerca de 1791 por homens de negócios alemães. Estabeleceu-se em Lisboa, realizando os seus lucros através de comissões e consignações, e dedicando-se, mais tarde, por conta própria, a actividades de *import/export*, exportando sal, cortiça e rolhas e importando carvão mineral.<sup>405</sup> A Casa instalou-se em Sines em 1900, num terreno de 10.000 m<sup>2</sup>, próximo da ermida da Senhora das Salas. Possuía mais duas fábricas, no Barreiro (iniciada em 1893, com transferência de um mais antigo e modesto armazém de rolhas sito em Cacilhas) e em Vendas Novas (com início em 1896), onde empregava, respectivamente, 467 e 279 trabalhadores. Em 1907, a produção da fábrica de Sines foi a seguinte: 14.619 de fardos de cortiça; 900 sacas de quadros; 13.395 milheiros de rolhas; e 8.122 fardos com aparas. No mesmo ano, trabalhavam nela 147 pessoas, entre as quais um “empregado”, cinco “mestres” e 141 “operários”.<sup>406</sup> Em 1917, constava (com a Mundet & Sons, L.<sup>da</sup>) da lista das 50 maiores empresas industriais em Portugal e para o fabrico dos seus produtos seguia processos mecânicos (NEVES, 2007, p. 238).

A O. Herold & C.<sup>a</sup> abriu uma fábrica em Odemira antes de 1909 (*ibidem*, p. 236). Em Julho de 1913, a empresa queria expandi-la e conseguiu que a Câmara lhe cedesse por preço módico dois pedaços de terreno contíguos para “alinhamento e ampliação” das suas instalações, no total de quase 3.000 m<sup>2</sup>. O Município justificou a cedência com o interesse público, uma vez que iria aformosear o lugar e melhorar a segurança pública.<sup>407</sup> Essa ampliação nunca se terá verificado.

---

<sup>402</sup> *Ecos do Mira*, n.º 1, de 20 de Agosto de 1913, p. 3.

<sup>403</sup> *Anuário Comercial*, 1896, p. 972.

<sup>404</sup> *Anuário Comercial*, II, 1911, p. 2277.

<sup>405</sup> O seu lema *per aspera ad astra* (por difíceis caminhos até aos astros, isto é, alcançar o triunfo através do trabalho duro) é bem ilustrativa duma decidida e confiante mentalidade burguesa.

<sup>406</sup> Dados constantes no álbum *O. Herold & Companhia, Lisboa*, 1908.

<sup>407</sup> AHMO, AB/1/41, fls. 6v.º-8 (9 de Julho de 1913).

Dedicada à preparação, esta fábrica situava-se junto ao cais do Peguinho e do matadouro municipal, onde, durante algumas décadas, estivera a fábrica de Sousa Prado. Entretanto, com vista à autonomia de transporte, a empresa tinha decidido disponibilizar alguns navios expressamente para este porto. Ainda em 1913, comprou em hasta pública o iate *Maria Miquelina*, que havia sido apreendido com armas e munições para a “horda de renegados”<sup>408</sup>, para o tráfego com o rio Mira.<sup>409</sup> Mas rapidamente surgiram os problemas, decerto derivados da guerra: em Agosto de 1914, há notícia de que tinha diminuído a laboração para três dias semanais, numa altura em que as compras de cortiças aos proprietários tinham sofrido grandemente.<sup>410</sup> Em finais de 1914, porém, chegou a Odemira o vapor *Helena*, que a Casa havia destinado à realização de carreiras entre esta vila e Lisboa.<sup>411</sup>

Na véspera da I Guerra Mundial, a indústria era, segundo o *Anuário Comercial*, composta pelas citadas fábricas de Aníbal Leonardo Neves e de Fortunato Simões dos Santos e pela O. Herold & C.<sup>a</sup>, esta com a indicação de preparadora de prancha.<sup>412</sup> Durante o conflito bélico, a exportação para o estrangeiro terá parado, à semelhança do que aconteceu em Sines, em cujo porto a navegação que realizava o comércio internacional cessou completamente nos últimos anos da guerra, tendo a Herold findado a actividade. A empresa, que em 1917 era uma das dez maiores indústrias transformadoras do País, foi, com a entrada de Portugal na Guerra, arrolada nas listas dos inimigos e os seus bens foram levados à praça pública (NEVES, 2007, 236 e 359).

Em 1917, o gerente da fábrica da Circunvalação (decerto a antiga fábrica criada por Agustín Comas, na Rua de Palhais, junto à estrada da Circunvalação), Poncio Olico, dizia ter de fechá-la porque a renda das instalações tinham aumentado de 80\$000 para 200\$000 réis.<sup>413</sup> Esta fábrica continuaria, porém, a laborar nos anos seguintes.

Fortunato Simões dos Santos morreu em 1915, deixando uma herança avaliada em pouco mais de 40 contos de réis, em propriedades rústicas e urbanas, respectivamente avaliadas em cerca de 17 e 3 contos de réis, fábrica de preparação de cortiça, avaliada em quase dois contos<sup>414</sup>, dívidas activas, nomeadamente dinheiro dado

---

<sup>408</sup> Aparente referência ao movimento militar monárquico de 1912.

<sup>409</sup> *Ecos do Mira*, n.º 16, 3 de Dezembro de 1913, p. 2.

<sup>410</sup> Idem, n.º 52, 12 de Agosto de 1914, p. 2.

<sup>411</sup> Idem, n.º 70, 23 Dezembro 1914, p. 2.

<sup>412</sup> *Anuário Comercial*, 1913, p. 2212.

<sup>413</sup> *Ecos do Mira*, n.º 93, de 13 de Junho de 1917, p. 2.

<sup>414</sup> Concretamente em 1.941\$80. Era constituída por “casas com altos e baixos”, telheiros, armazéns, caldeiras, quintal com poço de água nativa, uma pequena cerca também com poço e árvores de fruto e outra cerca maior, toda murada. ADB, CNODM3/001/Cx 014/Lv 138, fl. 45v.º

a crédito, partes em quatro iates, um depósito bancário no Crédit Franco-Portugais e algumas acções na Companhia de Seguros Íris. Os filhos, Angelina da Conceição dos Santos Silva, casada com o citado António dos Santos Silva, e António Fortunato Simões dos Santos partilharam os bens, cabendo a este a fábrica de cortiça.<sup>415</sup>

Fig. 34. Fortunato Simões dos Santos, ao centro, de fato claro. Foto tirada no quintal da casa paroquial de São Teotónio.



Fonte: cedida por José Maria Simões dos Santos, bisneto de FSS.

Como, aparentemente, não possuía suficiente preparação para dar continuidade à indústria, António Fortunato Simões dos Santos, “proprietário”, formou sociedade de “capital e indústria”, em Janeiro de 1916, com Pedro Leonardo Neves, “industrial”, irmão de Aníbal Leonardo Neves, pessoa com experiência no ramo, sob a firma Santos & Neves, com o estabelecimento no Largo do Poço Novo, em Odemira. O primeiro era sócio capitalista, entrando com o capital de 24.000\$00, e o segundo o “sócio industrial”,

<sup>415</sup> ADB, CNODM3/001/Cx 014/Lv 138, fls. 44v.º-50v.º

que concorria com o trabalho e os seus “conhecimentos especiais e técnicos”.<sup>416</sup> Esta sociedade vinha na sequência de anterior colaboração entre os dois homens: em Agosto de 1913, eles tinham assinado com o Dr. Francisco Falcão da Silva Ribeiro, um contrato em que este prometia vender-lhes a cortiça das suas herdades.<sup>417</sup> A sociedade duraria cerca de uma década: no fim dos anos 20, os dois sócios tinham, cada um, sua empresa.<sup>418</sup> A família Leonardo Neves manter-se-ia na indústria por mais algumas décadas.<sup>419</sup>

As condições de trabalho nas fábricas de cortiça de Odemira eram criticadas pelo autor da citada “notícia” de 1901, constante do *Inquérito Industrial* de 1905: a ventilação fazia-se largamente, mas era devida ao “mal reparado das construções”, cuja limpeza também deixava a desejar; para o trabalho nocturno (até às oito da noite, no Inverno), a iluminação, a petróleo e a azeite, era defeituosa e a falta de aquecimento no Inverno era também uma deficiência quase geral. O contrário do que se passava na fábrica de moagem recentemente instalada na vila.<sup>420</sup> No entanto, o movimento associativo entre os operários da indústria era quase nulo, não existindo “associações de classe nem instituições de patronato”; não havia, sequer, mesmo com carácter particular, “comissões ou conselhos de conciliação, encarregados de resolver pacificamente as contendas que possam suscitar-se entre o capital e o trabalho”, sendo as questões entre patrões e operários reguladas pelo direito civil comum.<sup>421</sup> Realmente, a dimensão das questões laborais e a organização operária não se comparavam com a realidade de Sines, onde os corticeiros eram considerados a classe mais organizada e activa (MADEIRA, 1986; 1991).

---

<sup>416</sup> ADB, CNODM2/001/Cx. 015/Lv. 142, fls. 4-6.

<sup>417</sup> ADB, CNODM3/001/Cx. 013/Lv. 128, fls 5v.º-7.

<sup>418</sup> Nessa data, fechou devido a dificuldades derivadas de má gestão e de problemas relacionados com a crise de 1929, em que, inclusive, algumas cargas de cortiça não lhe terão sido pagas (informações de seu filho António Fortunato Simões dos Santos)

<sup>419</sup> Em 1920, instalou-se em Odemira outra empresa de origem estrangeira (inglesa), a Henry Bucknall & Sons, com sede em Lisboa, de há muito a trabalhar em Portugal e também já estabelecida em Sines. Comprou um terreno na margem esquerda do Mira, Junto à ponte, nas proximidades da unidade moageira Miranda, L.<sup>da</sup> (ADB, CNODM3/001/Cx 018/Lv 171, fls. 15-17), e abriu a fábrica em 1921, com produção de prancha e rolha. A fábrica H. Bucknall era obrigada a enviar os seus produtos para o Tejo e a guardá-los em armazém que possuía na Margueira (Almada), onde aguardavam expedição para o estrangeiro (*Diário de Notícias*, 22 de Novembro de 1929, p. 15). A Mundet & Sons, proveniente da Catalunha e com uma rede industrial e comercial espalhada por vários países, instalara-se no Seixal em 1905, onde estabeleceu a sua sede (FILIPE & FERREIRA, 2002). Tornou-se a maior empresa do ramo e abriu também sucursal em Odemira, destinada ao envio de cortiça para a sua fábrica da margem sul do Tejo (GOMES, 2000, p. 146).

<sup>420</sup> *Estatística Industrial*, 1905, p. 172.

<sup>421</sup> *Ibidem*, p. 173.

Contudo, por volta de 1883, os operários corticeiros de Odemira já exerceriam assinalável actividade, inclusive em favor da República, mas o clima de hostilidade e de perseguição terá levado a que o incipiente movimento operário se desvanecesse: um operário corticeiro republicano, Francisco Paulino, foi mesmo obrigado a ausentar-se de Odemira, cerca de 1902, devido às suas “ideias avançadas”.<sup>422</sup> Os corticeiros, mostrando iniciativa e capacidade de organização, voltaram-se para actividades menos problemáticas: em 1909, quatro “corticeiros”, um “trabalhador”, um carpinteiro e um alfaiate criaram a Sociedade Cooperativa de Consumo União Odemirense, destinada, em primeiro lugar, a fornecer géneros de consumo de boa qualidade e a preço módico aos sócios.<sup>423</sup> Eles eram aliás um grupo em que a alta taxa de analfabetismo do concelho se atenuava: em 1890, 42% dos operários corticeiros sabiam ler, numa população em que os alfabetizados eram menos de 10%.<sup>424</sup>

Em Janeiro de 1912, numa fase de forte agitação sindical, os corticeiros de Odemira, com os trabalhadores rurais, aderiram à greve geral<sup>425</sup>, que “durante três dias agitou a população desta vila”, fazendo “intimativamente e tumultuariamente encerrar os estabelecimentos comerciais”, mas dissolvida com a chegada duma força militar.<sup>426</sup> Em 11 de Agosto de 1912, já foi numa “Associação de Corticeiros”, sediada na Rua Serpa Pinto, que se realizou a “conferência socialista”, com a presença de Carlos Rates e António Henriques<sup>427</sup>, durante a *tourné*e de propaganda pelo Sul, realizada pela comissão executiva do Congresso Sindicalista.<sup>428</sup> No entanto, Rates escrevia poucos dias depois que “os corticeiros desta localidade muito se teem esforçado pela organização do proletariado local, sustentando uma luta tremenda com os diversos políticos de graduação e, o que é peor, com a indiferença dos interessados.” Numa altura em que o “sindicato dos ruraes” tinha 150 inscritos (VENTURA, 1977, 61 e 62). A “Secção dos Operários Corticeiros” organizou em Abril de 1914 uma conferência pelo administrador do concelho, sobre questões laborais, em que um “empregado” da Casa Herold apresentou o conferente e apelou aos operários para se reunirem em conferências e palestras que ilustrassem a classe.<sup>429</sup>

---

<sup>422</sup> SANTOS, s/l, s/d, p. 10.

<sup>423</sup> ADB, CNODM3/001/Cx 010/Lv 092, fls. 2v.º-8v.º

<sup>424</sup> *Inquérito Industrial*, 1891, vol. III, p. 95.

<sup>425</sup> AHMO, *Administração do Concelho, Correspondência expedida*, BC 1/58, fls. 113 e 114.

<sup>426</sup> AHMO, BC 1/59, fls. 23v.º e 24.

<sup>427</sup> *O Rio Mira*, n.º 13, 22 de Agosto de 1912, p. 2.

<sup>428</sup> Em Sines, a respectiva sessão teria tido a presença de mais de 1.500 pessoas (MADEIRA, 1991, p. 46).

<sup>429</sup> *Ecos do Mira*, n.º 36, de 22 de Abril de 1914, p. 2.

Nas primeiras décadas do século XX, a importância do Alentejo na indústria corticeira nacional esbateu-se: os grandes pólos passaram a ser a zona industrial de Lisboa e o eixo Silves-Faro-Portimão (FONSECA, 1996, p. 71). No Litoral Alentejano ela manteria, mesmo assim, até cerca de meados do século, um significativo papel na economia e na sociedade.

A máquina a vapor entrou em Odemira através da moagem, embora tardiamente, nos últimos anos do século XIX, numa fase em que a indústria moageira se tornou o segundo subsector industrial mais importante no Alentejo (FONSECA, 1996, p. 52). Aproximadamente na altura da fundação da primeira fábrica (1898/1900) havia, em Odemira, 74 moinhos de vento e 93 de água, considerados insuficientes para as novas necessidades.<sup>430</sup> Também no concelho vizinho de Santiago do Cacém, a indústria de moagem chegou tarde, e em Sines durante o período em consideração não a encontramos.<sup>431</sup>

Nas décadas anteriores, o crescimento da indústria moageira tinha feito desenvolver forte antagonismo entre os produtores cerealíferos e os industriais de moagem, com interesses diferentes no processo do fabrico pão. Os cerealicultores procuraram, em Portugal como noutros países, defender-se da crise que os atingiu pela concorrência dos cereais americanos. A hesitante opção por políticas ora livre-cambistas ora proteccionistas terminou no fim da década de 80 com a adopção de uma política cerealífera firmemente proteccionista, como reacção à crise derivada da invasão de trigo barato de além-mar nos mercados europeus (REIS, 1979, p. 735).

A política proteccionista passou a estabelecer um apertado mecanismo fiscalizador sobre “a aquisição, armazenagem, circulação e transformação do cereal em farinha” (FERREIRA, 1999, pp. 211 e 212). Para aquisição de cereal estrangeiro, a moagem era obrigada a moer grão nacional, vendo-se constrangida a recorrer a uma Comissão de Cereais que atribuía a cada requerente a quota de trigo exótico que podia importar, determinada em função dos cereais nacionais já adquiridos. No entanto, concedia aos moageiros o exclusivo da importação do trigo, e a moagem conheceu então um notável desenvolvimento (PIRES, 2004, p. 204). A lei de 14 de Julho de 1899,

---

<sup>430</sup> *Estatística Industrial*, 1905, p. 168.

<sup>431</sup> Por exemplo, no *Anuário Comercial*, vários anos. Ao longo da primeira metade do século XX, a moagem a vapor (depois a gás pobre e a diesel) instalou-se em quase todas as freguesias do concelho de Odemira e, favorecida pela linha férrea, em lugares como Amoreiras-Gare e Luzianes-Gare.



que veio reforçar a lei proteccionista anterior, também não impediu a importação de trigo e a expansão da indústria, com os moageiros a alcançarem influência junto do poder político, notória nos últimos anos da Monarquia (*ibidem*). É de assinalar que se em 1889 havia no País apenas 12 fábricas, em 1898 o seu número tinha subido para 107. Várias concessões foram feitas à moagem, especialmente a que praticamente interditava a importação de farinha, só permitida em condições excepcionais. Além disso, a lei favorecia fortemente as novas fábricas a vapor, em prejuízo da moagem tradicional, constituída por moinhos de água e de vento, e a importação de trigo só era permitida às fábricas registadas no Mercado Central, o que eliminava deste negócio as casas importadoras e entregava a estas fábricas um rendoso ramo de comércio (REIS, 1979, 765).<sup>432</sup>

A indústria de moagem instalou-se em Odemira neste contexto. O primeiro industrial moageiro, Manuel António de Miranda, era forasteiro, com residência na Rua de Alcântara, em Lisboa.<sup>433</sup> Ele terá chegado a Odemira aquando da construção da ponte sobre o rio Mira, inaugurada em 1891, obra em que terá trabalhado.<sup>434</sup> Serralheiro de profissão, alargou inicialmente a sua actividade a obras públicas em diversas partes do País. Em 1904, residindo no Barreiro, foi colectado pela “junta de repartidores” do concelho como “Empreiteiro de estradas ou de obras do estado”, de que recorreu por considerar que não devia estar incluído no pagamento de imposto industrial. Declarou então que tinha efectivamente sido “um pequeno tarefeiro de obras do Estado” e mesmo isso havia mais de três anos e fora do concelho do Barreiro; unicamente pagava contribuição industrial de uma fábrica de moagem em Odemira. Segundo os autos, a “junta de repartidores” manteve a decisão e o tribunal confirmou-a.<sup>435</sup> Tratava-se de um homem empreendedor, que em Odemira julgou ver uma possibilidade de proveitoso investimento. Sinal também da sua tendência para a inovação estará na proposta que fez à Câmara Municipal, em Janeiro de 1902, para dotar Odemira de iluminação eléctrica<sup>436</sup>, proposta que o município decidiu estudar, mas a que não deu seguimento.

---

<sup>432</sup> Quando, em 1890, se introduziram as primeiras alterações na lei de 1889, dois princípios capitais foram reafirmados: que o trigo português teria assegurada a sua venda a um preço razoável e que o preço do pão não seria alterado.

<sup>433</sup> Nasceu em Lisboa em 19.2.1854 e morreu na mesma cidade em 30.9.1923 (informação de José Maria Simões dos Santos, seu bisneto, genealogista).

<sup>434</sup> Informações de José Maria Simões dos Santos.

<sup>435</sup> ADS, *Tribunal Judicial da Comarca do Seixal, Recurso cível*, 27/1648, Cx 414 B/5868.

<sup>436</sup> AHMO, AB 1/31, fls. 67 e 67v.º (1 de Janeiro de 1902).

Na altura, nenhum dos concelhos do Litoral Alentejano contava com a energia eléctrica.<sup>437</sup>

Com a construção da ponte sobre o rio Mira, a sua margem esquerda passou a conter potencialidade de desenvolvimento industrial, e foi aí que José António de Miranda planeou instalar a nova e moderna unidade moageira. Em Agosto de 1898, com Baltazar António da Silva Calapez, proprietário de Odemira (o apelido Calapez era originário de São Martinho das Amoreiras) subalugaram um terreno na margem esquerda do rio Mira, junto à ponte, por 200\$000 réis, destinado a construção da fábrica.<sup>438</sup> Meses depois, em fim de Dezembro, os dois homens constituíram uma sociedade em comandita de responsabilidade limitada para o comanditário, sob a firma Calapez & Comandita.<sup>439</sup> Destinava-se à construção, montagem e laboração de uma fábrica de moagem de cereais e ao comércio de compra e venda dos mesmos, em grão ou moídos, podendo também descascar e branquear arroz. A sede ficava na própria fábrica. José António de Miranda era sócio comanditário de responsabilidade limitada, e Baltazar Calapez, a quem cabia a gerência, o sócio comanditado. Entravam respectivamente com seis e quatro contos de réis no capital da empresa, no total de nove contos.<sup>440</sup>

Na data prevista na escritura de criação da sociedade Calapez & Comandita para a sua reforma (28 de Dezembro de 1900), os dois sócios dissolveram-na, por acordo mútuo, ficando o activo e o passivo a cargo de Manuel António Miranda, então residente no Barreiro.<sup>441</sup> Em 1901, já estava, portanto, na mão do industrial, em cuja família haveria de ficar: Manuel António de Miranda. Em 1905, ele expandiu a propriedade, pela aquisição duma morada de casas e sublocação dum terreno, por 130\$000 réis.<sup>442</sup>

Em 1906, Manuel António de Miranda e seu filho César Carvalho de Miranda, constituíram a sociedade Manuel António de Miranda & Filho, que recebeu a fábrica de moagem, ficando César com a gerência efectiva e acordado que, por morte ou interdição de qualquer dos sócios, o outro assumiria a propriedade.<sup>443</sup> César Carvalho de Miranda,

---

<sup>437</sup> Odemira só a teria por finais dos anos 20.

<sup>438</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 018, Lv 128, fls. 15v.º-17v.º

<sup>439</sup> As sociedades em comandita permitiam, em teoria, associar capitalistas a gente empreendedora, mas sem meios financeiros (GUIMARÃES, 2007, p. 168). Ocorria, segundo o *Código Comercial*, de 1888, quando uma das partes, o comanditário, limitava a sua responsabilidade ao capital com que entrava.

<sup>440</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 018/Lv 139, fls. 24-25v.º

<sup>441</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 019/Lv 148, fls. 12v.º-13v.º

<sup>442</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 022/Lv 187, fls. 1-3.

<sup>443</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 023/Lv 200, fls. 18-21.

farmacêutico de formação, haveria de dirigir a empresa Miranda L.<sup>da</sup> durante muitos anos, tendo sido, inclusive, sócio da Associação Industrial Portuguesa, conforme diploma de 13 de Junho de 1918 (fig. 35), e, mais tarde, membro da Direcção da Federação Nacional dos Industriais de Moagem, representativa do cartel dos moageiros.<sup>444</sup> Fixado em Odemira, aqui casou com Augusta de Moura Serrão, de família de proprietários locais.

Porém, o empreendimento industrial, em que fora aplicado avultado capital fixo (20 contos de réis)<sup>445</sup>, parecia de futuro incerto, aos olhos do engenheiro Francisco de Sales Fernandes Gião, em 1901.<sup>446</sup> Fazendo um diagnóstico preciso de alguns dos problemas do concelho, ele afirmava que o principal residia no preço dos transportes, tanto da matéria-prima, como dos produtos laborados, pois as estradas no interior do concelho eram “deficientíssimas” e os fretes caros, além da estreiteza do mercado.<sup>447</sup> O empresário tinha a seu favor poder dispor de combustível abundante e barato, a cepa proveniente dos arroteamentos que se verificavam na região.<sup>448</sup> Laborava, anualmente uma média de 500 toneladas de trigo e 80 de milho, no valor total de 37 contos de réis.<sup>449</sup>

O edifício da fábrica de moagem havia sido construído expressamente para esse fim, pelo que se considerava ter boas condições de higiene, ao contrário do que se passava nas fábricas de cortiça locais. Em 1901, tinha cinco empregados, cujo dia de trabalho era de 12 horas, com uma hora para o almoço e outra para o jantar.<sup>450</sup> O ordenado, pago por hora útil de trabalho, variava entre 400 réis para os ajudantes, 600 para o maquinista, 700 para o moleiro e 800 para o “empregado” (possivelmente administrativo).<sup>451</sup> Quanto à matéria-prima, laborava com trigo comprado no distrito de Beja e em Lisboa e a percentagem de 0,21-0,35 das importações do trigo exótico, sendo a média deste, entre 1900 e 1909, de 0,23.<sup>452</sup> O milho era, em geral, comprado na

---

<sup>444</sup> Cfr. ROSAS, 1994, 73. A fábrica seria extinta na década de 1970, já depois da morte de César Carvalho de Miranda.

<sup>445</sup> Sendo o capital móvel de 15 contos de réis.

<sup>446</sup> *Estatística Industrial*, 1905, pp. 167-181.

<sup>447</sup> Em 1898, a Câmara de Odemira dizia, para mostrar a debilidade da agricultura no concelho, que parte dos cereais laborados tinham de ser importados por falta de produção local, o que encarecia as farinhas (AHMO, AB 1/28, fl. 36, de 5 de Outubro de 1898).

<sup>448</sup> Arroteamentos destinados a ampliarem área semeada de trigo.

<sup>449</sup> *Estatística Industrial*, 1905, p. 174.

<sup>450</sup> *Ibidem*, p. 173. O almoço era a meio da manhã e o jantar ao princípio da tarde.

<sup>451</sup> *Ibidem*, pp. 178 e 179.

<sup>452</sup> Conforme as tabelas de rateio do trigo importado atribuído a cada empresa, em cumprimento da legislação proteccionista da lavoura que exigia da indústria moageira moesse grão nacional como condição para a aquisição de cereais estrangeiros (cfr. FERREIRA, 1999, pp. 214 e ss.).

região.<sup>453</sup> Inicialmente laborava, em média anual, 500.000 kg de trigo e 80.000 kg de milho, no valor total de 37.000\$000 réis.<sup>454</sup> Em 30 de Julho de 1906, a laboração diária era de 7.200 kg.<sup>455</sup>

Para melhor aproveitar a capacidade instalada, passou também a dedicar-se a actividades como a serralharia mecânica<sup>456</sup>, os transportes de mercadorias e passageiros, os seguros (entre os quais a representação da Companhia de Seguros Marítimos Ultramarina), o comércio de adubos e, naturalmente, a comercialização dos seus produtos, fazendo publicidade dessas actividades na imprensa local.<sup>457</sup> Em 1913, era revendedor de ferragem agrícola da Empresa Industrial Portuguesa<sup>458</sup>, empresa que havia construído a ponte de Odemira, de cujas obras terá sido subempreiteiro. Abriu também um “salão cinematográfico”, em 1912<sup>459</sup>, numa altura em que o cinema se tinha tornado um meio de comunicação, uma expressão de arte e um excelente negócio (NAZARETH, I, 2007, p. 33); em 1914, Miranda queixava-se de ter pago contribuição industrial pelo salão, em Setembro de 1913, apesar de se considerar isento pois o animatógrafo funcionava no mesmo edifício, com o mesmo pessoal e com a mesma energia da fábrica, de que já pagava contribuição.<sup>460</sup> A diversificação das actividades era prática corrente na indústria moageira de então.<sup>461</sup> Com o aumento da produção de arroz, em Portugal, a fábrica diversificou também os produtos e iniciou o descasque de arroz, aparentemente na década de 20.

---

<sup>453</sup> *Estatística Industrial*, 1905, pp. 169 e 170.

<sup>454</sup> *Ibidem*, p. 174.

<sup>455</sup> *Boletim do Trabalho Industrial*, n.º 17, 1907.

<sup>456</sup> Neste caso, também para auto-suficiência em termos de manutenção do equipamento (cfr. FERREIRA, 1999, p. 127).

<sup>457</sup> Cfr. *Ecos do Mira*, 39, de 13 de Maio de 1914, p. 3.

<sup>458</sup> *Idem*, n.º 34, de 8 de Abril de 1914, p. 2. Queixava-se de ter sido colectado por possuir estabelecimento de venda dessa ferragem em São Teotónio, quando apenas a vendia a um estabelecimento local de compra e venda de cera, que por sua vez a punha à venda.

<sup>459</sup> *O Rio Mira*, n.º 16, de 12 de Setembro de 1912, p. 3.

<sup>460</sup> *Ecos do Mira*, 34, de 8 de Abril de 1914, p. 2.

<sup>461</sup> Cfr. FONSECA, 1996, 42-52.

Fig. 35. Diploma de sócio da Associação Industrial Portuguesa, de César de Carvalho Miranda, datado de 13 de Junho de 1915.



Fonte: Câmara Municipal de Odemira.

A firma foi ampliando e melhorando a unidade praticamente desde o início: em 1903, era autorizada a elevar os dois corpos dos lados do 1.º andar; em 1904, ligava um cano de descarga das caldeiras ao rio; pela mesma altura adquiria outros pequenos prédios.<sup>462</sup> A obra de maior vulto foi realizada no início dos anos 20: em 1921, era-lhe

<sup>462</sup> AHMO, documentos avulsos, não inventariados.



concedida licença para edificação, tendo o edifício ficado então com o aspecto que ainda apresenta.<sup>463</sup>

Após a instauração da República, em particular com a I Guerra Mundial, os problemas derivados das carências das subsistências colocaram a fábrica no centro da turbulência social.<sup>464</sup> Eram feitas acusações contra “os açambarcadores e moageiros” e afirmações de que a moagem de Odemira obtinha “lucros fabulosos”.<sup>465</sup> Em resposta aos ataques, a moagem Miranda & Filho imprimiu um comunicado público em que repudiava as acusações, afirmando que o seu lucro nunca excedera 5% sobre o capital, ao contrário do que, em tempos acontecera com alguns comerciantes de farinha que haviam enriquecido com o negócio.<sup>466</sup>

Fig. 36. Fábrica de Moagem Miranda L.da. Anos 30 do século XX.



Fonte: cedida por João Baptista Brás.

<sup>463</sup> AHMO, documentos avulsos, não inventariados. Nessa altura (1922-1926), César Carvalho de Miranda construiu casa de férias em Milfontes, do traço do engenheiro Álvaro Miranda, seu irmão, e obra do mestre José Lourenço (informação de Maria Augusta Alves e José Maria Simões dos Santos), com curiosos elementos a fazer lembrar a arquitectura da fábrica de Odemira. Possivelmente, o projecto da própria fábrica foi da autoria deste engenheiro.

<sup>464</sup> Já antes, algumas questões eram susceptíveis de afectar a imagem da fábrica e de originar reclamações: em 1909, ela constava da lista de várias unidades com matrícula suspensa por fraude no fabrico (SERRÃO, X, 1995, pp. 416 e 417).

<sup>465</sup> *O Porvir*, n.º 512, de 29 de Janeiro de 1916, p. 2.

<sup>466</sup> AHMO, documentos avulsos não inventariados.

Fig. 37. Camioneta da Fábrica de Moagem Miranda L.da.



Fonte: cedida por João Baptista Brás.

Para garantia do abastecimento público e controlo dos preços, especialmente dos produtos de primeira necessidade, procurou-se impedir a saída da produção para fora do concelho e tabelar os géneros (ROCHA & LABAREDDAS, 1982, pp. 56 e 57), o que frequentemente era desrespeitado. Em Março de 1917, o administrador do concelho oficiava a Guarda Nacional Republicana, denunciando que estava a sair farinha do concelho por vários meios: por almocreves, através de encomendas postais, por barco e por comboio, sendo neste caso levado à estação até pelo carro do correio, e por carros de cortiça.<sup>467</sup> Como a situação se agravasse, noticiava o *Ecos do Mira*, no dia 19 de Maio de 1917, pelas 22 horas, depois de alguém ter tocado a rebate o sino da igreja de Santa Maria, uma “grande massa de povo” juntou-se no centro da vila e dirigiu-se à Farmácia Rego, onde estava o notário Dr. Pedro Bernardes de Miranda, presidente da comissão executiva da Câmara, servindo de administrador do concelho, a quem foram pedidas providências.<sup>468</sup> A situação repetiu-se menos de dois meses depois. De novo, com toque a rebate de um dos sinos da torre de Santa Maria, juntou-se muito povo que mais uma vez se dirigiu à Farmácia Rego, aparentemente local de encontro de figuras

<sup>467</sup> AHMO, BC 1/65, fls. 4v.º e 5; fl. 169v.º.

<sup>468</sup> *Ecos do Mira*, n.º 90, de 23 de Maio de 1917, p. 2.

públicas da terra, onde se encontrava José Gomes Ruas, que servia de administrador do concelho. Os ajuntados, com o Sr. Ruas, dirigiram-se então à fábrica de moagem, de onde retiraram dois sacos de farinha que foram depositar no Celeiro Municipal. Depois, face à pequena quantidade obtida, foram às casas do Sr. Miranda, dono da moagem, do Sr. Santos Silva, proprietário, do Sr. Lemos e do Sr. Manuel Jacinto, negociantes de cereais, onde obtiveram uma quantidade indeterminada de cereal. Só do negociante Sr. Lemos conseguiram 50 sacos de trigo. No dia seguinte, o povo reuniu-se na Câmara deliberando tomar providências contra a saída do pão fabricado para fora da vila e protestar contra o elevado preço de géneros de primeira necessidade constante da nova tabela publicada.<sup>469</sup>

Até ao fim do período em causa, a moagem a vapor estendeu-se a algumas das freguesias rurais. Em Agosto de 1913, constava que brevemente ia ser instalada uma fábrica de moagem de cereais, a vapor, na importante aldeia de São Teotónio, por iniciativa do “grande lavrador” Manuel Ricardo de Campos<sup>470</sup>, que efectivamente foi montada. Pouco depois havia outra em Relíquias.<sup>471</sup> Em Maio de 1918, foi constituída a firma José Martins Júnior, L.<sup>da</sup>, com estabelecimento no Largo do Poço Novo, por José Martins Júnior, industrial, Alexandre da Piedade, proprietário, ambos residentes em Loulé, Francisco de Sousa Barros, comerciante, de Odemira, e Manuel Ricardo de Campos, morador na Herdade do Bracial, também em Odemira. O capital de 20.000\$00 era constituído por quatro quotas iguais. Manuel Ricardo de Campos realizava a sua quota, através de um aparelho de debulha a vapor, marca Garrett, com enfardadeira e acessórios<sup>472</sup>, equipamento que aparentemente fora adquirido para a fábrica de São Teotónio, então fechada.

Em Maio de 1918, o quadro da moagem industrial no concelho era o seguinte:

Quadro 10. Moagem no concelho de Odemira: unidades industriais, em 1918

Freguesia	Localização	Designação/Proprietário
Salvador	Vila	Miranda, L. <sup>da</sup>
Salvador	Vila	José Martins Júnior, L. <sup>da</sup>
Relíquias	Aldeia	Henriques & Duarte

Fonte: *Anuário Comercial*, II, 1918, pp. 2295-2298.

<sup>469</sup> *Idem*, n.º 96, de 11 de Julho de 1917, p.2.

<sup>470</sup> *Ecos do Mira*, n.º 1, 20 Agosto 1913, p. 3.

<sup>471</sup> Cfr. *Anuário Comercial*, II, 1915, pp. 2407 e 2408.

<sup>472</sup> ADB, CNODM3/001/Cx 016/Lv 156, fls. 28-30.



Em complemento desta informação, vejamos a evolução da moagem nos anos seguintes. Ao virar do primeiro quartel do século XX, o número de unidades havia duplicado, segundo o *Anuário Comercial*. As oito fábricas de moagem no concelho situavam-se então: na vila de Odemira, duas; em Relíquias, uma; em São Martinho, uma; em Sabóia, três; e no Vale de Santiago, uma. No princípio dos anos 20, o aumento de unidades foi significativo, devido sobretudo à instalação de três junto das estações ferroviárias.<sup>473</sup>

Quadro 11. Moagem no concelho de Odemira: unidades industriais, em 1925

Freguesia	Localização	Designação/Proprietário
Salvador	Vila	Miranda, L. <sup>da</sup>
Salvador	Vila	A Popular, de António dos Santos Silva
Relíquias	Aldeia	Manuel Henriques Lopes Nunes
São Martinho	Amoreiras-Gare	Empresa de Moagem do Verdelho, L. <sup>da</sup>
Sabóia	Aldeia	João Tavares Arcanjo
Sabóia	Próximo da Estação	Carito e C. <sup>a</sup> L. <sup>da</sup>
Sabóia	Luzianes-Gare	Manuel José Soares
Vale de Santiago	Aldeia	José Júlio de Brito Pais Falcão

Fonte: *Anuário Comercial*, II, 1925, pp. 2696-2703.

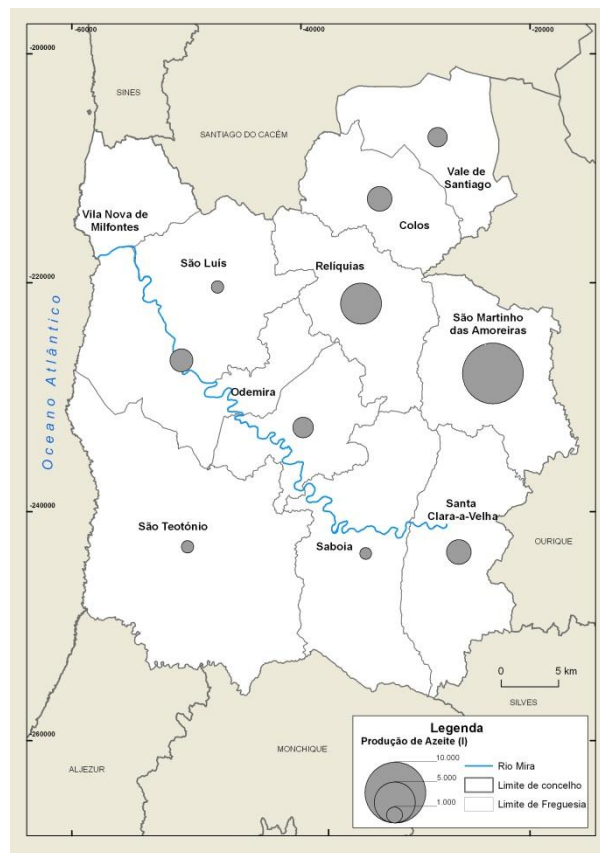
Embora Odemira não fosse grande produtor de azeite, sobretudo se compararmos com os concelhos mais olivícolas, como Moura, Beja ou Serpa, a sua produção não era completamente despidianda.

O olival que havia conhecido incremento em Odemira, no século XVIII, pelo menos nos arredores da vila (QUARESMA, 1993, p. 86), tinha sobretudo importância na área interior do concelho, a que oferecia melhores condições de solo e de clima. Em 1875 e 1876, a produção de azeite de Odemira teve algum significado, com 14.360 e 25.731 litros, respectivamente (ver fig. 38), embora não se pudesse comparar com a dos

<sup>473</sup> Até meados do século XX, os moinhos, sobretudo os de vento, cresceram em número. A moagem tradicional, ligada intimamente a uma sociedade de carácter rural, usufruiu das condições favoráveis proporcionadas pelo aumento da produção e da população, mantendo o seu crescimento, mesmo face à concentração industrial e à concorrência das novas e mais modernas unidades. Porém, como parte do velho mundo rural, a moagem tradicional seria arrastada pela derrocada deste, o que aliás também aconteceu com as unidades industriais.

concelhos produtivos do interior do Alentejo, sobretudo Moura e Beja (fig. 39).<sup>474</sup> Em 1889, então sem a mais produtiva freguesia de São Martinho, o concelho produziu 7.040 litros.<sup>475</sup> E, em 1901, já com aquela freguesia, 30.000 litros.<sup>476</sup> Os lagares, de tipo antigo, com a moenda por tracção animal<sup>477</sup>, seguiam a escassa utilização de tecnologia moderna no concelho: em 1901, a produção concelhia de azeite, com “processos e instalações rudimentares”, era considerada “simples incidente da exploração agrícola”.<sup>478</sup> Segundo o mapa da produção por freguesias, referente a 1876, era a seguinte a relação:

Fig. 38. Produção de azeite nas freguesias do concelho de Odemira, em 1876.



Fonte: ADB, *Governo Civil, Concelho de Odemira, Mapa da produção de azeite, Ano de 1876*.

Elaboração de Hugo Pereira.

<sup>474</sup> ADB, *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa da producção d' azeite n' este Districto no anno de 1875*, 7 de Julho de 1876.

<sup>475</sup> ADB, *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Anno de 1889, Mappa demonstrativo da producção d' azeite havida n' este concelho no anno supra*, 1 de Fevereiro de 1890.

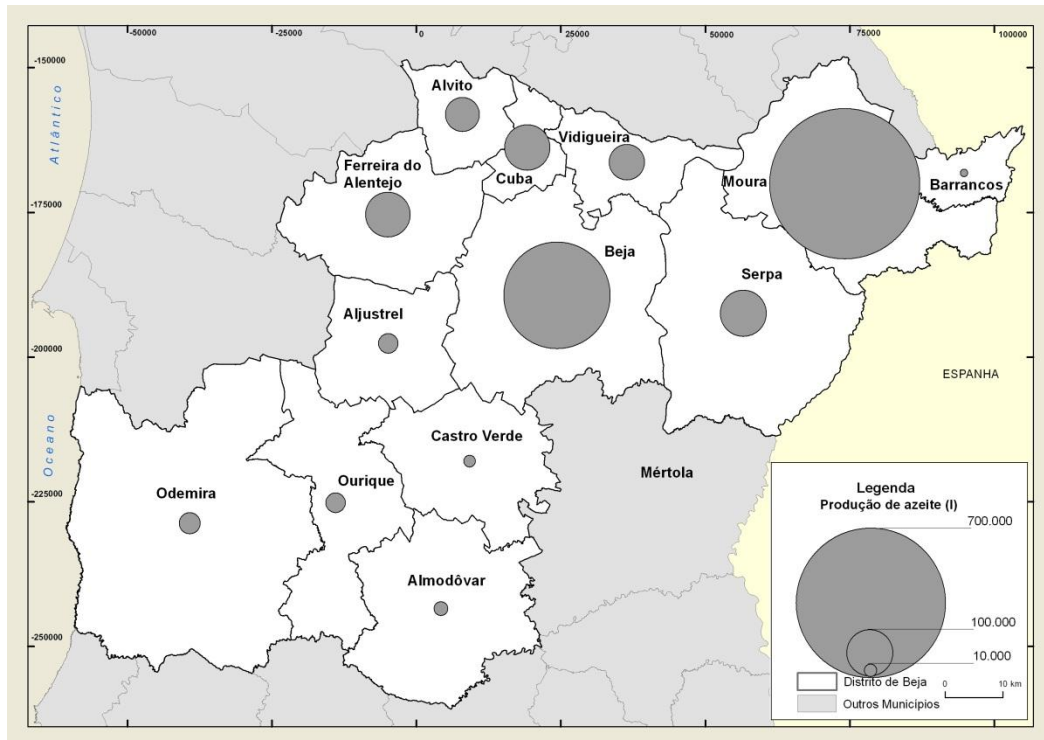
<sup>476</sup> ADB, *Governo Civil, Relação da Produção Agrícola referente ao Distrito, 1901-1903*, C 22/P.11/Cx 9/doc. 11.

<sup>477</sup> A introdução de novas técnicas de extracção foi um processo lento (GUIMARÃES, 2006, p. 238); em 1905, os lagares modernos eram, no Alentejo, muito poucos (*Estatística Industrial*, 1905, pp. X e XI).

<sup>478</sup> *Estatística Industrial*, 1905, p. 169.

No mesmo ano, a produção por concelho, no distrito de Beja<sup>479</sup>, foi a seguinte:

Fig. 39. Produção de azeite nos concelhos do distrito de Beja, em 1876.



Fonte: ADB, *Governo Civil, Distrito administrativo de Beja, Mapa da produção de azeite, Ano de 1876*. Os dados do concelho de Mértola não constam no mapa.  
Elaboração de Hugo Pereira.

Na passagem do século XIX para o XX, o cais do Peguinho, em Odeira, uma das áreas industriais da vila, tinha um lagar, pertencente a José Maria Falcão, ao lado da fábrica de cortiça de Sousa Prado e do matadouro. Em 1911, os produtores distribuíam-se pela vila de Odeira (7), pela freguesia de São Martinho (3) e sobretudo pela de São Martinho (14), surgindo frequentemente classificados como lavradores ou proprietários (na vila, é frequente o apelido Falcão)<sup>480</sup>, o que evidencia a sua ligação a uma agricultura com dimensão comercial.<sup>481</sup> Num exemplo ilustrativo das disparidades em termos de produção entre as freguesias, em 1918, em plena crise de subsistências, o Celeiro Municipal de Odeira requisitava o azeite em excesso na freguesia de São Martinho para uma freguesia vizinha onde esse produto faltava por completo.<sup>482</sup> O azeite, na falta de petróleo para iluminação, que escasseava, tornara-se um produto

<sup>479</sup> Com exceção de Mértola, não indicada.

<sup>480</sup> *Anuário Comercial*, II, 1911, pp. 2276 e 2278.

<sup>481</sup> Cfr. GUIMARÃES, 2006, p. 249.

<sup>482</sup> AHMO, *Celeiro Municipal, livro de correspondência expedida* (1918), A G 4/2, fls. 41 e 41v.º

muito procurado também para essa finalidade. Entretanto, perto do fim do século XIX, o azeite passou a ter mais um destino, o das conservas de peixe, cuja instalação em Setúbal, Sines e nos portos algarvios fora notável. Em particular o azeite de mais alta qualidade era muito valorizado, embora os industriais conserveiros optassem frequentemente pelo azeite estrangeiro.<sup>483</sup>

### 1.2.3. Comércio

Contempla-se neste ponto qualquer forma de transacção, desde a que se fazia nas lojas, tabernas e açougues à que se realizava em mercados e feiras, estes dois últimos em dias e locais para esse efeito destinados. Além do comércio a retalho, tem-se também em conta o negócio por grosso de diversos produtos. O comércio marítimo de importação e exportação será tratado noutro capítulo.<sup>484</sup>

O século XIX conheceu medidas de Liberalismo económico, com impacto no desenvolvimento comercial. Além da liberdade de comércio (e a da terra), o Liberalismo fomentou consequentemente a rede de transportes rodoviários e ferroviários e outros importantes mecanismos de integração económica. Uma área particular – os pesos e medidas – foi objecto de reforma, pela qual se extinguiu o velho sistema e se introduziu o decimal, decretado em 13 de Dezembro de 1852, com um período de adaptação de 10 anos.<sup>485</sup> Os valores diferentes dos antigos pesos e medidas, de concelho para concelho, perturbavam naturalmente o comércio. A título de exemplo, verifiquemos o valor do alqueire, medida de capacidade para seco, em alguns dos concelhos, traduzido em litros.

---

<sup>483</sup> A importação de azeites estrangeiros para utilização nas conservas era corrente, mas mal vista pelos produtores que consideravam haver bom azeite no País (*Estatística Industrial*, 1905, p. XI).

<sup>484</sup> Na sequência do Código Comercial de 1833, foram criados, em 1850, tribunais comerciais de 1.<sup>a</sup> instância, tendo, no distrito de Beja, sido contempladas várias vilas, entre as quais Odemira e Vila Nova de Milfontes (Decreto de 6 de Março de 1850, in *Diário do Governo*, n.º 79, de 5 de Abril), estas naturalmente devido, pelo menos em parte, à sua condição portuária. Não foi possível encontrar qualquer documentação respeitante ao seu funcionamento, como a que foi utilizada para Évora por Paulo Guimarães (GUIMARÃES, 2007).

<sup>485</sup> Conforme o seu art.º 3.º

Quadro 12. Equiparação do alqueire a litros

Concelho	Alqueire	Concelho	Alqueire
Odemira	16.650	Lisboa	13.800
V. <sup>a</sup> N. <sup>a</sup> Milfontes	14.600	Santiago do Cacém	15.314
Ourique	15.480	Sines	15.284
Garvão	14.560	Almada	14.410
Messejana	14.220	Aldeia Galega	13.770
Beja	13.340	Faro	15.800

Fonte: Elaborado a partir de *Mappas das Medidas do Novo Systema Legal comparadas com as Antigas nos Diversos Concelhos do Reino e Ilhas*, 1868.

No dia 26 de Outubro de 1858, em sessão extraordinária da Câmara de Odemira, uma comissão da Inspeção Geral de Pesos e Medidas procedeu à comparação entre os antigos padrões de pesos e medidas e os novos do sistema decimal, conforme o quadro abaixo.<sup>486</sup>

Quadro 13. Equiparação de medidas antigas às do sistema decimal, em Odemira

Tipo	Padrão antigo	Sistema decimal
Medidas lineares	Vara	1,091 metros
	Côvado	67 centímetros
Medidas de peso	Quatro arráteis	1, 8378 quilogramas
	Dois arráteis	921 gramas
	Arrátel	461,3 gramas
Medidas de capacidade para seco	Meio alqueire	8,34 litros
Medidas de capacidade para líquido	Meio almude ou alqueire	10,625 litros
	Meio alqueire ou três canadas	5,32 litros
	Canada	1,76 litros
	Quartilho	45 centilitros

Fonte: AHMO, AB 1/7, fls. 163v.º-164v.º (26 de Outubro de 1858).

Foram ainda comparados, do antigo concelho de Milfontes, o meio alqueire (7,3 litros) e a canada (1,76 litros). As medidas de Colos, Santa Luzia, Vale de Santiago e São Martinho estavam aferidas pelas dos concelhos a que antes pertenciam. Estas disparidades foram salientadas no relatório da mencionada comissão, com a afirmação

<sup>486</sup> Existe discrepância no valor do alqueire de Odemira entre os dois quadros apresentados.

que “os povos sentem profundamente os perniciosos efeitos da desigualdade das medidas” (*apud* GARCIA, II, 1996, p. 798).

No entanto, a imposição do novo sistema conheceu alguma resistência por parte do comércio. É sabido que o uso das antigas medidas e a antiga terminologia perduraram até bastante tarde. Em 1876, após a assinatura por Portugal da Convenção do Metro, ratificada pela lei de 19 de Abril de 1876, o governador civil de Beja enviou uma circular para que os administradores dos concelhos verificassem se os estabelecimentos e casas de venda ainda usavam pesos e medidas do padrão antigo. Em Odemira, o administrador apurou que os comerciantes estavam a cumprir a lei, mas, mesmo assim, “admoestou-os” para que não usassem os pesos e as medidas que não estivessem legalmente autorizados.<sup>487</sup>

O comércio a retalho, de carácter permanente, em parte abastecido através dos barcos de cabotagem, realizava-se no açougue (carne e peixe), em tavernas (vinho) e em lojas. Em 1878, Fortunato Simões dos Santos e José Francisco de Sousa Prado, em sociedade, tinham loja aberta na Rua do Poço destinada à comercialização de fazendas, mercearias, tabaco e outros objectos.<sup>488</sup> Em 1896, Augusto José Salgado e António José Correia constituíram uma sociedade (Salgado & C.<sup>a</sup>) dirigida ao comércio de fazendas de fanqueiros, mercearias, ferragem, quinquilharias, louça, bebidas alcoólicas e géneros, em dois lugares na Rua de São Sebastião.<sup>489</sup>

Este comércio abastecia a população da vila e a rural. No que respeita ao dia de descanso semanal, de antiga prática, a lei promulgada pela República originou protestos, uma vez que o governador civil de Beja decidiu que o dia de descanso geral fosse o domingo em todo o distrito. A Câmara, fazendo eco do descontentamento do comércio, propunha que os estabelecimentos comerciais e industriais tivessem descanso à terça-feira e as restantes classes ao domingo. Alegava que a população rural tinha o hábito de vir à vila e às aldeias, aos domingos, abastecer-se no comércio e que obrigando o comércio a fechar isso causaria transtornos e prejuízos, tendo como consequência que proliferasse o comércio ambulante. Ademais, numa população de costumes secularizados, a obrigatoriedade de descanso ao domingo não tinha muito sentido.<sup>490</sup>

---

<sup>487</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida*, 1873-1884, ofício de 2 de Setembro de 1876.

<sup>488</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 013/Lv 063, fls. 33-34.

<sup>489</sup> ADB, CNODM1/001/Cx 011/Lv 087, fls. 31-32.

<sup>490</sup> AHMO, AC 3/1, fls. 1 v.º-3, representação de 24 de Fevereiro de 1911. O desrespeito pelos domingos e dias santos originara da parte da Igreja, desde finais do século XVIII, tentativas para o reprimir, sem resultado (QUARESMA, 2003, p. 85).

O comércio por grosso de uma série de produtos – cereais, cortiça, casca de sobro, mel e cera – aparece mencionado no *Anuário Comercial*, ainda no século XIX. Os principais capitalistas locais, além de proprietários e, por vezes industriais, eram negociantes destes produtos, enviando-os inclusive para o exterior do concelho.

Quanto às actividades comerciais periódicas – mercados e feiras – também as havia na vila de Odemira, de certo modo fomentadas pela sua posição central na estrutura da rede viária<sup>491</sup>.

Antes de 1845, a falta de uma disposição nas posturas municipais sobre o dia e o lugar do mercado em Odemira obrigava os vendedores a percorrerem as ruas com os produtos ou a expô-los numa taberna. A partir de Abril desse ano, a Câmara determinou que o mercado se passasse a realizar na Praça do Pelourinho, no Castelo. Os dias e as horas seriam publicados por editais. A postura então aprovada determinava que o peixe e a carne se vendessem no açougue, quando excediam os 32 arráteis. Se em menor porção, iriam ao mercado, bem como o marisco, as amêijoas e as ostras. Ao mercado iriam ainda o azeite, o arroz, os legumes, as frutas, a louça, a caça, as galinhas ou outras aves, os ovos, a castanha e as madeiras. No caso de sobrarem produtos no mercado, os vendedores podiam vendê-los por grosso ou nas lojas e nas ruas.<sup>492</sup> O mercado era, pois, lugar por excelência da venda dos produtos do campo, bem como da carne, do pescado e do marisco em pequenas quantidades. A venda pelas ruas, de porta em porta, seria também frequente, mas só depois de a Câmara procurar levar os vendedores aos lugares onde pudesse controlar as transacções, por conta, peso ou medida, aferidos pelos padrões da Câmara, e receber a competente taxa.

O espaço da demolida igreja de Santa Maria e do respectivo adro teve posteriormente função comercial. Existindo apenas os mercados de Setembro e Dezembro, o administrador do concelho propôs, em Junho de 1852, a realização de um mercado semanal no Largo de Santa Maria, onde se pudessem vender, entre outros géneros, cereais, produtos hortícolas, carne e peixe.<sup>493</sup> Desta forma se obteve uma nova praça, que veio resolver alguns problemas resultantes dos acanhados espaços urbanos.

Quanto às feiras, tal como na Andaluzia e no resto do Sudoeste peninsular, elas tinham as seguintes particularidades:

---

<sup>491</sup> Cfr. GARCIA, II, 1996, p. 591.

<sup>492</sup> Posturas publicadas in QUARESMA, 1993, pp. 165 e 166.

<sup>493</sup> AHMO, AB 1/6, fl. 23 (21 Junho de 1852).

"d'abord elles sont annuelles; ensuite, elles durent plusieurs jours, enfin, le marché où elles s'insèrent n'est pas seulement local, mais s'étend au 'pays' rural, à la province ou même à l'Andalousie. Notons aussi que ces foires ne sont pas simultanées, mais se succèdent d'un village à l'autre. [...] Les produits de l'agriculture ou de l'élevage n'étaient pas seuls dans ces foires à faire l'objet des transactions, on y voyait aussi des produits manufacturés, laines, objets en métal, etc. [...] Le calendrier des foires répond à des cycles précis, selon les différentes aires géographiques. [...] Les foires jalonnent le cycle agraire: engagement sur la récolte à venir, rassemblement des outils et du bétail utiles à la récolte; puis divertissement au milieu ou au terme de la moisson selon qu'on est en juillet ou en août; enfin, les foires de septembre, essentiellement marchés de bestiaux. C'est au XIX s. que ce schéma des foires se consolide dans sa structure actuelle, même si la dominante était encore économique à cette époque." (BEMAL, 1979, p. 17 e 18, *apud* GARCIA, II, 1996, p. 592)

Por meados do século XVIII, já encontramos uma feira franca em Odemira, entre 12 e 14 de Setembro.<sup>494</sup> Em Maio de 1876, a feira ocupava o Largo de Santa Maria, parte da Rua Direita, Praça e parte do Castelo, e era muito “irregular e acanhada”, com “vexames” para os moradores daqueles sítios e “incómodos” para os feirantes. A Câmara deliberou que ela devia ser transferida para o Poço Novo, onde havia espaço, ficando ao mesmo tempo próxima da vila e do cais do Peguinho.<sup>495</sup> No cais já se realizava uma feira, mas, no mesmo ano de 1876, o sítio era considerado pouco adequado e procurava-se outro também na periferia da vila.<sup>496</sup> No entanto, nesse ano, a feira anual (13 a 15 de Setembro) realizou-se num ferragial dos arredores, mas carregou-se sobre os feirantes uma taxa de 20 réis por metro de terreno ocupado a título de aluguer; a mudança de lugar da feira e a nova taxa potenciavam, na opinião do administrador do concelho, a ocorrência de alterações da ordem pública, pelo que pedia reforço policial ao Governo Civil.<sup>497</sup> As alterações da ordem eram frequentes nestas aglomerações de gente, onde havia outras actividades que não apenas a comercial: em 1879, o administrador do concelho tinha dúvidas em passar licenças para as “rifas”, pois

---

<sup>494</sup> *Memórias Paroquiais*, publicadas in QUARESMA, 2006, p. 195. Mas em Sines, feira franca só a partir de 1839 (AHMO, AB 1/4, fl. 52, 30 de Agosto de 1839).

<sup>495</sup> AHMO, AB 1/12, fl. 73v.º (3 de Maio de 1876).

<sup>496</sup> AHMO, AB 1/12, fls. 104, 104v.º, 106v.º e 107 (2 de Agosto de 1876).

<sup>497</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida*, 1873-1884, ofício de 17 de Agosto de 1876.



estas, além de atraírem incautos que ali perdiam o seu dinheiro e frequentemente eram enganados, tornavam-se motivo de ajuntamentos e lugar de roubos e desordens.<sup>498</sup>

Finalmente, em 1891, a Câmara deliberou estabelecer a feira franca anual no Largo do Poço Novo, nos subúrbios da vila, mas próximo do porto.<sup>499</sup> Segundo posturas de 1905, a “vendagem de géneros ou mercadorias” fazia-se unicamente na Praça do Prado, a nova e moderna praça de Odemira; quanto à feira anual, nos dias 13 a 15 de Setembro, realizava-se nos terrenos adjacentes ao Cais e no Largo do Poço Novo. Para a permanência de carros e animais durante a feira, foi designado o terreno localizado no topo do largo, junto à estrada da Fonte Férrea. Nessa data, foi ainda marcado para o Largo do Poço Novo um mercado semanal de gado suíno nos meses de Dezembro a Fevereiro.<sup>500</sup> Em 1896, o *Anuário Comercial* dizia que as feiras eram a 13 de Setembro e a 21 de Dezembro, a última destinada à comercialização de porcos.<sup>501</sup>

Na segunda metade do século XIX e primeiros anos do XX, os mercados e feiras de Odemira conheceram significativo impulso derivado da intensificação da actividade comercial, bem visível na regulamentação municipal sobre o assunto. Eles entrosaram-se no reordenamento funcional de antigos espaços e na criação de novos, como o Largo de Santa Maria, o Largo do Poço Novo e a Praça Sousa Prado, apresentando assim uma expressiva vertente urbana.

Em algumas das freguesias, também se realizavam mercados e feiras. Em 1845, a Câmara regulou o mercado de São Teotónio, que nesta aldeia se realizava em dois espaços: o pescado, o azeite e as madeiras na “praça nova”; o resto na “praça velha”.<sup>502</sup> As posturas municipais de 1905 regulamentavam também o uso desses espaços: segundo o hábito, a Praça Nova (hoje Praça da República) era reservada à venda e mercado de géneros de consumo, nos domingos e dias santos; por sua vez a Praça Velha (junto à igreja) era designada para os tendeiros ambulantes armarem as suas tendas ou lojas e para venda e mercado de frutas e demais “objectos” não considerados géneros de consumo.<sup>503</sup>

Nesta freguesia, ocorria, já nos meados do século XVIII, muita gente em romagem à ermida de São Miguel, situada na margem direita da ribeira de Odeceixe, no

---

<sup>498</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida*, 1873-1884, ofício de 1 de Setembro de 1879.

<sup>499</sup> AHMO, AB 1/21, fl. 189 (19 de Agosto de 1891).

<sup>500</sup> *Código de Posturas Municipaes do Concelho de Odemira*, 1905, 48 e 49.

<sup>501</sup> *Anuário Comercial*, 1896, p. 972

<sup>502</sup> AHMO, AB 1/5, fl. 42v.º (9 de Abril de 1845).

<sup>503</sup> *Código de Posturas Municipaes do Concelho de Odemira*, 1905, p. 49.

dia do santo (29 de Setembro), fazendo-se então uma “vigília”. O testemunho do pároco, padre José Ferreira da Fonseca, ainda em 1758, é explícito: “À ermida de S. Miguel no seo dia vinte, e nove de Setembro da cada hum anno concorre muita gente a ella em romagem e nesse dia se fás naquelle citio huma vigilia, que dura só esse dia.”<sup>504</sup> A convergência de pessoas, nesta data, propiciou encontros de negócios, o que levou à realização de uma feira anual, com particular importância na área que compreendia parte do Sul do concelho de Odemira e o espaço confinante dos concelhos de Aljezur e de Monchique.

Em 1829, chegou ao Desembargo do Paço uma petição, assinada por sessenta e dois moradores de São Teotónio, em que era solicitada a criação de uma feira franca no dia 29 de Setembro, junto da capela de São Miguel.<sup>505</sup> No ano seguinte, em novo requerimento, os moradores insistiam na criação de uma feira franca, durante três dias, firmando o pedido no facto de, por “costume munto antiquissimo, de que não há mimoria”, anualmente se fazer um mercado. Vendiam-se ali diversas mercancias, provenientes do Algarve, assim como cereais e louças; armavam-se “lojas de ourives, de capella, e outros muitos objectos, e artigos de comercio”; e transaccionavam-se gados. Ao que parece, a maior vantagem estava em ampliar o mercado de gado. No Desembargo do Paço, a pretensão recebeu despacho favorável no que respeita à autorização para a realização da feira, mas não como franca por isso implicar isenção de direitos e, portanto, prejuízo para a fazenda real.<sup>506</sup> Finalmente, em 1845, estando já em vigor o Estado Liberal, a feira de São Miguel foi declarada franca, por acórdão do Conselho de Distrito, a pedido dos habitantes de São Teotónio.<sup>507</sup> Os efeitos da feira não deixaram de se fazer sentir na pequena povoação nascida em torno da igreja: à entrada da segunda metade do século XIX, esta tinha apenas 7 fogos (21 almas)<sup>508</sup>, mas em 1911 atingia já 18 fogos (65 pessoas)<sup>509</sup>, o que, não sendo um crescimento muito notável, mostra a formação de um núcleo populacional, com origem num local de romagem e negócio.

As antigas “vigílias” de carácter religioso estão na origem de feiras nas áreas rurais, até porque se realizavam em momentos específicos do calendário agrícola. Em

---

<sup>504</sup> *Memórias Paroquiais*, in QUARESMA, 2006, p. 276.

<sup>505</sup> ANTT, *Desembargo do Paço, Alentejo e Algarve*, Maço 69, n.º 36.

<sup>506</sup> ANTT, *Desembargo do Paço, Alentejo e Algarve*, Maço 71, n.º 25; cfr. *Chancelaria de D. Pedro IV*, Livro 19, fls. 194 e 194 v.º

<sup>507</sup> AHMO, AB 1/5, fl. 46 (21 de Maio de 1845).

<sup>508</sup> AHMO, AG 2/ 2, *Mappa da Parochia de S. Teotónio*.

<sup>509</sup> Em 1960 registavam-se 45 fogos (94 residentes). *X Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de Dezembro de 1960)*, 1964, p. 51.

Sabóia, a festa de Nossa Senhora juntava muita gente na aldeia. Como era frequente, estes ajuntamentos acabavam por revestir também dimensão profana. Em 1848, a Junta de Paróquia solicitava à Câmara Municipal de Odemira a criação de uma feira franca em 14, 15 e 16 de Agosto.<sup>510</sup> Anos depois, em 1864, a Câmara elevou à categoria de feira, a “vigília” que se fazia por Santa Maria.<sup>511</sup> Nesses dias, religião e negócio, sagrado e profano conviviam naturalmente no “arraial da feira”, assentado nas proximidades da igreja.<sup>512</sup> Entrado o século XX, a feira tinha significativa importância económica, mormente no negócio do gado vacum, especialmente devido à proximidade da estação ferroviária. Em 1915, saíram pela estação de caminho-de-ferro de Sabóia 11 vagões com bovinos para Lisboa e para o Norte.<sup>513</sup>

A feira de Garvão, muito concorrida por gente da região ainda no princípio do século XX, era, em 1916, considerada “incómoda”, pela Câmara de Odemira, que decidiu a criação de uma nova feira em São Martinho das Amoreiras, que a substituísse tanto quanto possível.<sup>514</sup> A Junta de Paróquia de São Martinho congratulou-se com a ideia, avançado mesmo com a proposta de criação de outra feira que suprisse a de Ourique, destinada ao gado suíno.<sup>515</sup> A feira de gado de São Martinho foi marcada para os dias 28 e 29 de Setembro.<sup>516</sup>

Embora fora do concelho de Odemira, algumas feiras, como a de Garvão e a de Castro Verde, destacadas no respeitante à transacção de gado, tinham importância regional (SILBERT, II, 1978, p. 631), nomeadamente para Odemira. Elas tornaram-se ponto de encontro, onde se tratavam os mais variados assuntos.<sup>517</sup> Em Setembro de 1879, o administrador do concelho de Odemira fazia chegar ao Governo Civil uma contrariedade: tendo sido designado o dia 19 de Outubro para eleição dos deputados às Cortes, esta data vinha colidir com a feira de Castro que, por ser a última e a maior do ano a sul da capital do distrito, atraía muitos milhares de pessoas.<sup>518</sup> Até o Cercal, freguesia que integrou o concelho de Odemira entre 1855 e 1875, tinha a sua feira

---

<sup>510</sup> AHJFS, *Livro das Sessões da Junta de Paróquia*, (aberto em 1844, com cópias das sessões desde 26 de Dezembro de 1835), fl. 11.

<sup>511</sup> AHMO, AB 1/8, fl. 189 (25 de Maio de 1864)

<sup>512</sup> Informação de Jaime Gonçalves Candeias.

<sup>513</sup> *Ecos do Mira*, n.º 78, Odemira, 25 de Agosto de 1915, p. 3, e n.º 79, 1 de Setembro de 1915, p. 3.

<sup>514</sup> AHMO, AB 1/42, fl. 72v.º (24 de Maio de 1916).

<sup>515</sup> AHMO, AB 1/42, fl. 103 (25 de Outubro de 1916).

<sup>516</sup> AHMO, AB 1/42, fl. 150v.º (11 de Julho de 1917).

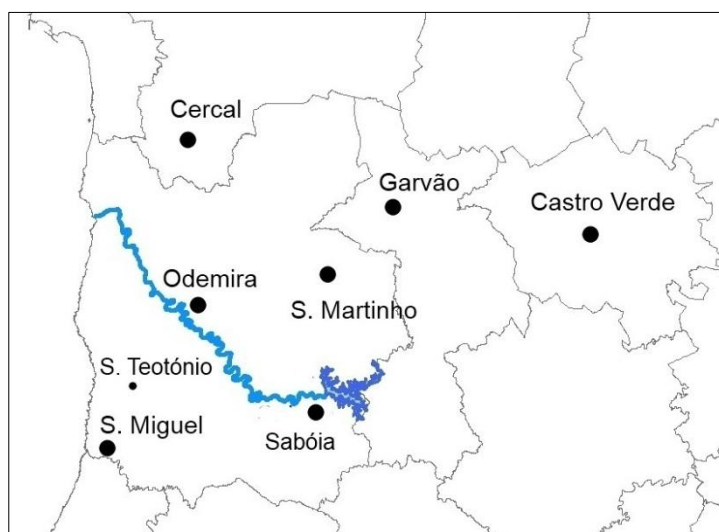
<sup>517</sup> AHMO, Documento não inventariado, datado de 25 de Abril de 1833.

<sup>518</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida*, 1873-1884, ofício de 22 de Setembro de 1879.

franca já em 1758, com a duração de três dias<sup>519</sup>, a feira de São Pedro. Muito concorrida, para a sua segurança o administrador do concelho pedia em 1870 um destacamento de 20 praças de Infantaria 17.<sup>520</sup> A ela afluía gente de Odemira: em Maio de 1887, o presidente da Câmara de Odemira, Sousa Prado, propunha o arranjo, antes da feira do Cercal, da ladeira do Sol-Posto e ribeira do Torgal, por onde o trânsito de carros e carretas era difícil e perigoso.<sup>521</sup>

Esta rede de feiras (fig. 40) assumia grande relevância para o comércio regional, havendo, inclusive, certa complementaridade dada a especialização que, pelo menos em algumas, se encontra. Além das transacções, estes encontros periódicos permitiam toda a espécie de trocas de informação, acordos e negócios, alcançando uma vasta dimensão económica e social.

Fig. 40. Feiras citadas no texto.



Na aldeia de São Teotónio apenas se referiu o mercado.  
Limites da divisão municipal actuais.

### 1.3. Sociedade e política

A análise da sociedade local e da sua relação com a política permite caracterizar essa comunidade, designadamente observar o quadro em que os vários actores se movem.

<sup>519</sup> ANTT, *Memorias Paroquiais, Cercal*, vol. 10, n.º 267, fl. 1828.

<sup>520</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida*, 1862-1870, ofício de 3 de Junho de 1870.

<sup>521</sup> AHMO, AB 1/18, fl. 141v.º (25 de Maio de 1887).

Encontrar-se-ão figuras, cuja actividade económica – na agricultura, na indústria, nos negócios, na armação – está descrita mais detidamente noutros capítulos. Ver-se-ão igualmente as relações que se estabeleciam entre as escalas local, regional e nacional e o seu impacto, nomeadamente nos planos territorial e portuário.<sup>522</sup> Finalmente procurar-se-á caracterizar a sociedade, sobretudo através do estudo da fase crítica que precedeu e sucedeu a instauração da República em Portugal, no sentido em que se verificam, ou não, comportamentos económicos e demográficos específicos de ambiente portuário e cultura diferenciada do mundo rural (GUIMERÁ RAVINA, 2002, p. 290).

Na viragem para a segunda metade do século XIX, a conturbada instalação do Estado Liberal, em particular o período da arrastada e sangrenta guerrilha miguelista do Remexido, tinha ficado para trás. Em Odemira e no Cercal, a sociedade conheceu, entre 1843 e 1855, um período de recuperação, e as elites locais bateram-se por soluções favoráveis nos planos da organização administrativa e judicial do território, então assuntos candentes. Odemira ganhou vantagem, em boa parte graças ao esforço do deputado José Maria de Andrade.<sup>523</sup> Aliás, o concelho contou frequentemente na Câmara de Deputados com homens, que, geralmente não sendo odemirenses de nascimento, se ligaram de uma forma ou de outra a esta vila.

O citado deputado José Maria de Andrade, natural de Coimbra, foi médico do partido municipal e desempenhou várias vezes o cargo de presidente da Câmara, tendo casado com uma herdeira do Cercal.<sup>524</sup> Ele teve longa passagem pelo Parlamento, desde 1834, sendo deputado pelo Círculo de Beja, nomeadamente no tempo da guerrilha miguelista. Desenvolveu esforços na defesa dos interesses de Odemira no período que antecedeu o decreto de 26 de Outubro de 1855. Em 1853, apresentou um projecto de lei para autorizar o governo a despendar a verba necessária para as obras do melhoramento da barra de Vila Nova de Milfontes, obras que considerava fundamentais para o desenvolvimento económico do Alentejo (GONÇALVES, 2004, p. 191). Morreu em 1860, na sua casa da Rua Nova do Castelo, freguesia do Salvador, em Odemira, com 73 anos.<sup>525</sup> Entre 1861 e 1864, foi eleito deputado José Bernardo da Silva Cabral, 1.º

---

<sup>522</sup> Como escreve Inês Amorim relativamente ao porto de Aveiro, existe “um sistema de relações, político-administrativas, articuladoras de interesses e poderes locais com os globais.” (AMORIM, 2008, p. 143).

<sup>523</sup> ANTT, *Ministério dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça*, mç. 567, n.º 9; AHMO, AB 1/6, fl. 27 (9 de Julho de 1852); fl. 68 (12 de Janeiro de 1853).

<sup>524</sup> Agradeço a cópia da certidão a Luís Filipe Menezes.

<sup>525</sup> Agradeço a Luís Filipe de Menezes a cópia da respectiva certidão.

Conde de Cabral (BONIFÁCIO, 2004, pp. 505-508), figura longínqua que não deixou acção parlamentar muito significativa relacionada com o Círculo por que foi eleito.<sup>526</sup>

Também várias vezes deputado, o regenerador Joaquim António das Neves, algarvio de nascimento, foi administrador do concelho de Odemira, de 1856 a 1858, e delegado do procurador régio nesta comarca; casou com Maria Augusta de Matos Andrade (filha do citado José Maria de Andrade), de quem enviuvou cedo (FERREIRA, 2004, p. 53). Eleito quatro vezes pelo Círculo Uninominal de Odemira, entre 1878 e 1884 (*ibidem*, pp. 53 e 54), ficou, de algum modo, associado à construção do cais fluvial e da ponte de Odemira.<sup>527</sup> No mesmo período, um outro deputado, o engenheiro de minas João Ferreira Braga, apoiou no Parlamento diversas posições da Câmara de Odemira, sobre a divisão comarcã, em 1876, a limpeza do rio Mira, em 1876, e a construção do caminho-de-ferro, em 1878, mas advogou a transferência da freguesia de São Martinho para Ourique, em 1883 (FERNANDES, 2004, pp. 433 e 434).

Entre 1887 e 1889, foi eleito pelo Círculo de Odemira José Maria de Andrade<sup>528</sup>, filho do médico homónimo<sup>529</sup> que anos antes havia também sido deputado. Em 1887, apresentou um projecto de lei para a desanexação da freguesia de São Martinho do concelho de Ourique e a sua inclusão no de Odemira (*ibidem*, 2004, p. 192). Morreu em Lisboa, em 1898, solteiro, como juiz desembargador da Relação<sup>530</sup>, cessando assim uma “dinastia” que praticamente durante toda a segunda metade de Oitocentos representou Odemira no Parlamento. Em 1900, António José Gonçalves Correia Beles, cunhado de José Maria de Andrade (filho) e genro de Joaquim António das Neves, era proposto pelo chefe local dos Progressistas, mas os acordos das chefias partidárias a nível central inviabilizaram a pretensão.<sup>531</sup>

Finalmente, João de Paiva, natural de Lamego, procurador régio na Comarca de Odemira, foi eleito pelo Círculo Uninominal de Odemira, como regenerador, para a legislatura de 1890-92, e reeleito, como regenerador-governamental (1893) e como

---

<sup>526</sup> Em 1864, em resposta a cartas da Câmara Municipal, de 1860 e 1861, sobre a construção duma ponte na ribeira do Torgal, o deputado pedia aos edis que refizessem o pedido no sentido de uma maior contribuição municipal para a obra, o que estes recusaram por falta de condições financeiras (AHMO, AB 1/9, fls. 43 e 43v.º; cfr. *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comercio e Indústria*, n.º 10, Outubro 1864, p. 455).

<sup>527</sup> Cfr. AHMO, AB 1/15, fls. 219-220 (4 de Outubro de 1882); foram também feitos agradecimentos ao deputado José Maria de Andrade (filho) pelo seu esforço relativamente à obra da ponte e da estrada para o Algarve (AHMO, AB 1/19, fls. 137v.º-138v.º, 1 de Agosto de 1888).

<sup>528</sup> Cfr. GONÇALVES, 2004, p. 192.

<sup>529</sup> Agradeço a Luís Filipe de Menezes a cópia da certidão.

<sup>530</sup> Agradeço a Luís Filipe de Menezes a cópia da certidão.

<sup>531</sup> ANTT, *Arquivos Diversos, José Luciano de Castro*, maço 8, n.º 140, carta datada de 24 de Janeiro de 1900. Sobre as “dinastias” parlamentares, ver MOREIRA, 2006.

governamental (1894) (RAMOS, 2004, p. 154). Ele teve acção visível no debate parlamentar de temas que interessavam o Alentejo, em particular a Odemira, como as questões das cortiças e as vias de comunicação (SILVA, 2010, pp. 88, 130 e 171). No período republicano, dois notáveis locais foram também eleitos deputados, como adiante se verá.

Entretanto, na segunda metade do século XIX, uma figura emergiu na sociedade local até se guindar à posição de principal notável: o já referido José Francisco de Sousa Prado. Os seus apelidos eram ostentados por uma família que, por finais do Antigo Regime, representava uma certa nobreza letrada da escrivania (QUARESMA, 1993, p. 51). Um tio foi vereador e presidente da Câmara por meados do século XIX. No entanto, os vários ramos da família tinham posições diferentes na escala social. Como era normal, estava ligado por laços mais ou menos próximos a outras famílias notáveis (era, por exemplo, primo de José Maria Lopes Falcão), mas impôs-se através da ascensão económica e das relações políticas enquanto líder do Partido Progressista.

Na segunda metade do século XIX, o *rotativismo* levou ao governo português, alternadamente, os dois partidos mais importantes do espectro partidário. No período compreendido entre 1871 e 1886, o Partido Regenerador foi o que mais tempo esteve no poder. Entrou-se a seguir num período de domínio do Partido Progressista, liderado por José Luciano de Castro.

Em Odemira, entretanto, Sousa Prado alcandorara-se no topo da notabilidade social. Os arranjos político-eleitorais dos caciques eram coisa comum, inclusive entre pessoas de partidos diferentes monárquicos, envolvendo os mais variados tipos de acordos, incluindo ameaças de que deixariam campo livre aos republicanos. Em vésperas de nova subida ao Governo do Partido Regenerador, com Hintze Ribeiro, as hostes locais discutiam listas, como se vê em carta, de 13 de Outubro de 1892, de José Francisco Sousa Prado para o chefe Progressista José Luciano de Castro:

“[...] estando proximas as eleições de deputados, esperei que V. Ex.<sup>a</sup> me dêsse as suas ordens; e como as não recebesse, e não vendo na lista dos deputados proposto pelo partido de que V. Ex.<sup>a</sup> é dig.<sup>mo</sup> chefe, nome algum proposto para este círculo, declarei ao meu primo Falcão que me abstinha de entrar na eleição; que não entrava n’ella a favor de seu cunhado Dr João de Paiva; declaração esta que incomodou a ambos trocando-se algumas discussões. Presesti na minha resolução.

Depois d'isto, chigou aqui o deputado João de Paiva<sup>532</sup>, e veio a minha casa, onde lhe disse que tratasse da sua ileição com o seu cunhado Falcão, que eu não me importava com tal. Respondeu-me o Paiva que n'esse caso que também nem elle, nem tampouco o cunhado se metteriam na eleição, que a deixariam aos republicanos. No dia seguinte a meu pedido riunimo nos em casa do meu primo Falcão e depois de muito larga descução disse-lhe que só entraria na eleição se o governo fisesse baixar uma portaria mandando arremattar a estrada que liga esta Villa ao caminho de ferro, por forma que, no dia da eleição, a estrada estivesse já arremattada. E que não fasendo o governo isto, propunha como condição ir o Paiva como deputado progressista ao lado de V. Ex.<sup>a</sup> Foi acceite esta condição; o deputado marchou immediatamente para Lisboa, regressando hontem, e achando-se já em Béja a portaria mandando construir um lanço de estrada na importancia de 22:700:000. Nesta Villa já estão oito editais para se arremattar esta empreitada no dia 22 do corrente.

Compromette-se hoje comigo o deputado a votar na camera, qualquer causa que parta da ineciativa de V. Ex.<sup>a</sup> e passar para o partido progressista logo que este esteja no poder, e sempre ao lado de V. E.<sup>a</sup> Perguntei-lhe se me auctorisava a mandar participar isto a V. Ex.<sup>a</sup> e respondeu-me que sim, pois não tinha compromisso algum.

Se V. Ex.<sup>a</sup> se quiser utilizar dos meus pequenissimos serviços, rogo-lhe o favor de na volta do correio me dizer o nome do deputado por acumulação, que quer que vote.” [...] <sup>533</sup>

Noutra carta de 24 de Janeiro de 1900, de Sousa Prado para José Luciano, Prado lamentava que o candidato pelo Círculo de Odemira por si proposto, António José Gonçalves Correia Beles, que elogiava e dizia ser um candidato vencedor, tivesse que desistir, pois, devido a acordo entre os chefes dos partidos Progressista e Regenerador, os Progressistas de Odemira abstiveram-se da campanha eleitoral e deixaram aos Regeneradores o campo livre.<sup>534</sup> Na mesma missiva, Sousa Prado queixava-se de que um seu protegido e correligionário político, António Portela Cabral, pretendente ao

---

<sup>532</sup> O citado deputado regenerador (RAMOS, 2004, pp. 154 e155), morador em Odemira.

<sup>533</sup> ANTT, *Arquivos Diversos, José Luciano de Castro*, maço 8, n.º 140, carta datada de 13 de Outubro de 1892.

<sup>534</sup> Para afastar os partidos mais pequenos (Republicano, Regenerador-Liberal), a lei eleitoral de 1901, promulgada pelo governo regenerador de Hintze Ribeiro, a que João Franco chamou “ignóbil porcaria”, deu, em conluio com os Progressistas, uma completa vitória ao governo nas eleições seguintes. Face ao rotativismo absoluto que esta lei criava, inclusive com a extinção dos círculos uninominais, tudo passou a ser decidido ao nível central, entre governo e oposição, com os caciques locais a perderem influência (SOBRAL & ALMEIDA, 1982).



cargo de escrivão da Fazenda, não fora nomeado para o lugar, apesar dos seus anteriores pedidos. E asseverava que se o despacho de nomeação não chegasse, “o nosso protegido será atrozmente perseguido pelos adversários, resultando para ele e sua esposa e filhos um futuro cheio de dissabores, para nós o remorso de termos contribuído para a sua infelicidade, e para o nosso partido o seu enfraquecimento e decadência”.<sup>535</sup>

Estava-se num período em que, depois da reforma eleitoral de 1884, os poderes locais foram limitados e as eleições dos deputados eram acordadas previamente pelas chefias partidárias, numa situação em que “se reforçou a estrutura vertical dos partidos políticos e acentuou a capacidade de penetração do *centro* na *periferia*” (ALMEIDA, 1991, p. 96). Mas, como se vê, o papel dos notáveis locais não foi destruído; ele continuou activo, conquanto menos poderoso. Em 1901, contudo, receberia um novo golpe.<sup>536</sup>

Até à sua morte, ainda em 1900, Sousa Prado representou o papel do cacique, espécie de medianeiro entre o centro e a periferia, com uma função dupla e bidireccional, em que defendia os interesses locais diante do poder central e era garantia do Estado perante a sociedade local.<sup>537</sup> Movia-se normalmente, como antes se disse, nos canais informais e pouco visíveis das relações pessoais, em que preparava e influenciava eleições, intercedia pelas clientelas... Em Fevereiro de 1898, os “relevantíssimos serviços” prestados à sua terra eram relatados em reunião da Câmara.<sup>538</sup>

A figura de Sousa Prado mereceria geralmente o apreço dos próprios republicanos, dizendo um deles, depois da sua morte, que nele “os republicanos d’este concelho tinham sempre um grande auxiliar muito util e valioso em todo o sentido, a ponto de muitas vezes este saudoso extinto ser considerado como republicano”.<sup>539</sup> Durante muito tempo a sua memória perdurou entre os odemirenses, atribuindo-lhe, com mais ou menos razão, diversos melhoramentos locais.<sup>540</sup>

---

<sup>535</sup> ANTT, *Arquivos Diversos*, José Luciano de Castro, maço 8, n.º 140, carta datada de 24 de Janeiro de 1900.

<sup>536</sup> Cfr. ALMEIDA, 1991, pp. 136 e 137, nomeadamente.

<sup>537</sup> Ibidem, pp. 137 e 138; QUARESMA, 1993, p. 112

<sup>538</sup> AHMO, AB 1/27, fls. 65-66 (28 de Fevereiro de 1898).

<sup>539</sup> AHMO, AB 1/38, fl. 63v.º (21 de Julho de 1909). No entanto, enquanto administrador do concelho, Prado queixava-se dos republicanos ao governador civil (ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, correspondência recebida*, 1892-1896, ofício de 21 de Julho de 1892).

<sup>540</sup> Ainda em 1955, mais de 50 anos depois da sua morte, quando surgiu um novo jornal em Odemira, este iniciava uma “antologia” de gente ilustre de Odemira com José Francisco Sousa Prado, que afirmava ter

Odemira entrou cedo na geografia da República, mas reflectiu, naturalmente, as vicissitudes por que passou o movimento republicano em Portugal. Em Novembro de 1883, quando, sobretudo no Sul do País, estava a emergir a rede orgânica do movimento e em Agosto os delegados do Partido se haviam reunido em congresso para discutirem a sua organização, os republicanos de Odemira chegaram a ganhar com escassa maioria as eleições para a Câmara Municipal e para procuradores à Junta Geral de Distrito, “contra todos os outros partidos coligados”.<sup>541</sup> No entanto, face a irregularidades, as eleições foram anuladas e repetidas um mês depois, e desta vez os monárquicos não se deixaram surpreender: os seus caciques accionaram toda a sua capacidade de convocar as respectivas clientelas, que, mobilizadas, lhes deram uma vitória clara.<sup>542</sup>

Com o aparecimento e desenvolvimento da indústria corticeira em Odemira a partir do início dos anos 70 do século XIX, e da moageira por finais do século, formou-se um significativo operariado industrial, que em breve ultrapassaria os 100 trabalhadores. Por volta de 1883, os operários corticeiros exerciam, como antes se referiu, assinalável actividade política, inclusive em favor da República (SANTOS, s.d., p. 10). Em Odemira e São Teotónio, cerca de uma vintena de rolheiros, alguns quadradores e um recortador estavam arrolados no recenseamento eleitoral desse ano.<sup>543</sup> No entanto, o clima de hostilidade e até de perseguição levou a que o incipiente movimento operário se desvanecesse (*Ibidem*). Um outro sector mais numeroso, o operariado rural, movimentava-se espontaneamente sempre que ocorria escassez de trabalho ou de subsistências, mas só se organizou depois da instauração da República, com uma Associação de Trabalhadores Rurais e um Sindicato dos Trabalhadores Rurais (São Teotónio).<sup>544</sup>

A organização republicana assentava sobretudo em gente de maior notabilidade, lavradores e negociantes. Aos republicanos locais juntavam-se figuras vindas de fora, às vezes gente saída da universidade (os “inevitáveis” médicos): em 1897, a lista de nomes da comissão municipal era encimada pelo Dr. Celestino Ramalho, médico municipal. Os restantes membros eram José Júlio de Brito Paes Falcão, José Ferreira da Silva, Manuel Nobre, Eduardo Rodrigues, Pedro José Simões, Augusto Neves dos Santos,

---

sido “o maior odemirense de todos os tempos”! (*Odemirense*, n.º 1, 1 de Janeiro de 1955, p. 1). Ver fig. 33.

<sup>541</sup> AHMO, AB 1/37, fl. 169v.º (30 de Novembro de 1908); *O Século*, n.º 870, de 9 de Novembro de 1883, pp. 1 e 2.

<sup>542</sup> AHMO, AK 8/21; AK 3/5.

<sup>543</sup> AHMO, AK 3/5.

<sup>544</sup> ANTT, *Ministério do Interior, D.G.A.P.*, 1.ª Rep., mc. 117, cx. 12.

Francisco Manuel Estibeira, Joaquim Eduardo Júlio, José Barreiros Simões, Pedro João da Costa, José dos Reis, Manuel João da Costa e José das Neves.<sup>545</sup> A maioria destes homens surge no recenseamento eleitoral com a designação de “proprietário” e alguns de “negociante”, sendo seis de São Teotónio, quatro da vila, dois do Vale de Santiago e um de Santa Clara (note-se que nesta data São Martinho pertencia ao concelho de Ourique). Só um deles é identificado como operário, concretamente rolheiro.<sup>546</sup> A República reunia, assim, sectores diversos da sociedade local, com particular representação na aldeia de São Teotónio.

Em momentos de maior crise, como em 1892, os ânimos republicanos exaltavam-se. Em Julho desse ano, durante um espectáculo realizado no teatro de Odemira, exigiram que a filarmónica tocasse a *A Marselhesa* e logo a *A Portuguesa* e que todos os espectadores se levantassem e se descobrissem, enquanto eram gritados “morras” e efectuadas “outras manifestações contrárias à ordem”.<sup>547</sup>

Em Outubro de 1897, criaram o semanário *O Odemirense*, órgão da sua comissão municipal. Era dirigido por Augusto Neves dos Santos, que terá sido a “alma” do jornal, e por António Batista Ribeiro, diligente republicano com trabalho político nas freguesias de São Martinho e Santa Clara (*Ibidem*, p. 8). Republicano dos mais antigos, dos tempos da formação do núcleo republicano de Odemira, por volta de 1880, Augusto Neves dos Santos distinguiu-se na sua fidelidade à ideia republicana ao longo de cerca de 30 anos antes da implantação da República. Figura secundária na sociedade odemirense, era em 1883, um pequeno comerciante com porta aberta na vila<sup>548</sup>; mais tarde, no recenseamento eleitoral, aparece como “proprietário”, mas frequentemente falava da sua “pobreza” comparativamente a muitos dos seus correligionários.

Na primeira década do século XX, entrava-se numa fase em que o Partido Republicano ressurgia com vigor no plano nacional, concomitantemente com a crise e a desorganização dos partidos monárquicos. Em Odemira, com a chegada de outro médico republicano, Manuel Firmino da Costa, que se fixou em S. Teotónio, em 1902, foi reorganizada a comissão municipal, que, durante algum tempo, teve a sede nesta aldeia, uma vez que o seu presidente nela residia (*Ibidem*, p. 7).

---

<sup>545</sup> *O Odemirense*, n.º 5, de 21 de Novembro de 1897, p. 3.

<sup>546</sup> AHMO, AK 3/13.

<sup>547</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, correspondência recebida*, 1892-1896, ofício de 21 de Julho de 1892. O administrador era então José Francisco de Sousa Prado.

<sup>548</sup> *O Século*, n.º 884, de 25 de Novembro de 1883, p. 1.

O ambiente social era, no concelho de Odemira, propício à ruptura de Regime. A maior parte da população não seria nem monárquica, nem republicana, mas o facto de a Igreja não ter aqui um controlo social muito efectivo favorecia mudanças. São de finais do Antigo Regime notícias de gente contrária e rebelde às coisas da Igreja, em São Teotónio, e não eram pessoas do fundo da escala social.<sup>549</sup> Entre o próprio clero, geralmente avesso à República, haveria quem não desdenhasse a mudança, dado o ambiente económico e social nesta região, ainda mais numa diocese vacante por largos anos (GUERREIRO, 2000, pp. 102-104). Por outro lado, antigas relações com Lisboa, pela via marítima e, depois, pelo comboio, colocavam Odemira em contacto com o que se passava na Capital. Não admira muito que, correndo transversalmente a sociedade local, as ideias de mudança chegassem e fossem tidas por alguns sectores como solução para problemas que se agudizavam.

Nos campos alentejanos, as relações sociais envolviam frequentemente carácter conflitual, realidade longínqua que vinha do Antigo Regime; a existência de inúmeros vadios que percorriam os caminhos e frequentemente se tornavam agentes de insegurança nos campos é notada por vários autores (SILBERT, II, 1978, pp. 822-838; PEREIRA, 1980, p. 146).

Por fins do século XIX, com o pano de fundo da crise económica e política, a insegurança generalizava-se no Alentejo (GARCIA, II, 1996, p. 587). Notícias de 1896 e 1897 davam conta de ameaças a lavradores e falavam em roubos e incêndios nos campos de Odemira.<sup>550</sup> Em Março de 1899, a Câmara Municipal declarava que a agricultura definhava e os agricultores sustentavam todo o ano uma horda de vadios ameaçadores e de perigosos transeuntes que exigiam abrigo e alimento.<sup>551</sup> Os maus anos agrícolas, com a carestia dos géneros e o desemprego por não haver trabalhos nos campos, ocasionavam crises regulares. Em 1905, numa das crises de trabalho, bandos percorriam os montes mendigando e ameaçando os lavradores, enquanto na vila os jornaleiros se juntavam às portas da Câmara, pedindo trabalho.<sup>552</sup> Em 12 de Abril desse ano, estando a Câmara reunida, uma “multidão de jornaleiros e operários” invadiu a sala das sessões, clamando que “estavam cheios de fome e que morreriam da mesma se não

---

<sup>549</sup> ACSE, Pasta 15, n.º 47 (cota provisória), *Requerimento do Juiz e mais eleitos da Igreja de São Teotónio e Despacho do Bispo de Beja D. Frei Manuel*, fls. 20-21; ANTT, *Ministério dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça*, Caixa 797, Maço 628, n.º 15.

<sup>550</sup> AHMO, AC 1/17, fls. 12v.º, 13; AC 1/17, fl. 37.

<sup>551</sup> AHMO, AC 1/18, fls. 127v.º e 128.

<sup>552</sup> ANTT, *Arquivos diversos, José Luciano de Castro*, cx. 7, n.º 70, telegramas de 5, 8 e 12 de Abril de 1905. QUARESMA, 2006, 339.

fossem abertos trabalhos onde pudessem auferir o necessário para seu sustento e dos seus”.<sup>553</sup> A insistência nos melhoramentos, especialmente estradas – velho problema de Odemira sempre incluído na lista de carências locais – significava a abertura de obras públicas, que era, e continuaria a ser, uma forma de resolver crises de falta de trabalho.<sup>554</sup> Face ao receio de grave alteração da ordem pública, a Câmara pediu ao governo que iniciasse os trabalhos do lanço de estrada entre a ribeira da Capelinha e a portela do Junqueiro, na estrada distrital de Ferreira a Lagos, área onde maior era a miséria.<sup>555</sup> Em Novembro desse ano, a agitação social deu origem a um atentado bombista, sem vítimas, acto atribuído a “desvairados que nada respeitam e que, movidos naturalmente por ideias anarchichas, procuram tudo destruir”.<sup>556</sup> Havia, por vezes, distinção entre os trabalhadores locais e o que o administrador do concelho de Odemira chamava, em Junho de 1909, de “malteses acossados doutros concelhos vizinhos” que neste se refugiavam e aqui cometiam assaltos às habitações rurais.<sup>557</sup>

Nas eleições municipais de 1908, finalmente, o Partido Republicano conquistou, com apenas 428 votos, a Câmara Municipal, sem oposição dos outros partidos.<sup>558</sup> A vitória republicana verificou-se numa dúzia de concelhos do Sul do País, entre os quais Lisboa e os concelhos alentejanos do litoral (FERREIRA, 2009, p. 79). A desorganização afectava os monárquicos, cujos partidos conheceram sucessivas cisões, enquanto os republicanos criavam uma estrutura nacional com base em comissões municipais e paroquiais. Em Odemira, os monárquicos, completamente desmobilizados, deixaram o campo livre ao Partido Republicano, cujo número de votos foi, no entanto, inferior ao das eleições de 1883. Na verdade, foi uma vitória sobretudo devida ao abandono e ao desalento dos monárquicos.<sup>559</sup>

A recente adesão de novos correligionários e a consequente reorganização da comissão concelhia, em Abril de 1907 (SANTOS, s.d., p. 5), bem como a abstenção dos outros partidos nas eleições seguintes, parecem mostrar que também aqui muitos monárquicos desertaram para o campo republicano como mais eficaz forma de

---

<sup>553</sup> AHMO, AB 1/34, fls. 170v.º-171v.º (12 de Abril de 1905).

<sup>554</sup> Segundo lei de 1893, entre as circunstâncias extraordinárias que justificavam a construção de lanços de estrada estavam as crises de trabalho (ALEGRIA, 1990, p. 143).

<sup>555</sup> ANTT, *Arquivos Diversos*, José Luciano de Castro, caixa 7, n.º 70, telegramas de 5, 8 e 12 de Abril de 1905.

<sup>556</sup> AHMO, AB 1/34, fls. 66 e 66v.º (2 de Novembro de 1905).

<sup>557</sup> AHMO, BC 1/53, fl. 34.

<sup>558</sup> AHMO, AB 1/ 37, fs. 167v.º - 173 (30 de Novembro de 1908); AB 1/ 39, fs. 19v.º - 21 (5 de Outubro de 1910); BC 1/53, fls. 16 e 16v.º.

<sup>559</sup> Cfr. ROSAS, 2004, p. 33.

defenderem os seus interesses (RAMOS, 1994, pp. 265 e 266). Um deles António dos Santos Silva, negociante, proprietário e produtor agrícola<sup>560</sup>, tinha-se desligado dos monárquicos e aderido ao Partido Republicano, em Abril de 1907, com “muitos outros cavalheiros” (SANTOS, s.d., p. 2). As suas raízes familiares estavam em Almada, onde o avô Bento António dos Santos e o tio-avô António dos Santos eram mestres de barcos, que faziam cabotagem entre o porto de Lisboa e os portos do Litoral Alentejano. Seu pai, António dos Santos Silva, radicou-se em Sines. Natural de Sines, António dos Santos Silva (filho) acabou por se instalar em Odemira, muito ligado a actividades que beneficiavam do porto.<sup>561</sup> Santos Silva já tinha carreira política antes de 1907, tendo chegado a integrar a Câmara Municipal, como em 1902, em que foi vice-presidente.<sup>562</sup> Em 1908, com a vitória republicana, subiu a presidente da Câmara e depois do 5 de Outubro de 1910 continuou o percurso político, enquanto administrador do concelho, presidente da Câmara e deputado pelo Círculo de Aljustrel que integrava o concelho de Odemira. Gente nova, portanto, na sociedade local, com protagonismo económico, social e político, mas de curto passado republicano. Os restantes membros da 1.<sup>a</sup> Câmara republicana de Odemira eram: Pedro António Correia, José Nicolau de Moura Guerreiro, Augusto Neves dos Santos, Pedro José Simões, Joaquim Eduardo Júlio e Joaquim Ramos Correia.<sup>563</sup>

O 5 de Outubro de 1910 foi naturalmente recebido com “foguetório e muitos vivas”.<sup>564</sup> Após 1911, com o Estado Republicano instalado, as clivagens no interior do partido tiveram expressão também em Odemira. Desde logo, a origem social dos seus membros, que incluíam importantes lavradores, licenciados, comerciantes, funcionários e, no fundo da escala, trabalhadores, cujos interesses “de classe” tendiam muitas vezes a chocar-se. Depois, muitos dos republicanos de recente conversão surgiam aos olhos dos velhos republicanos como oportunistas sem qualquer ideário republicano – certamente com algumas boas razões. Um desses republicanos novos, que integrou a Câmara republicana depois de 1908, Pedro António Correia, era mesmo acusado de, no tempo do último governo Progressista, ter feito uma “chapelada” contra os Republicanos,

---

<sup>560</sup> Chegou a ser também, com pouco sucesso, industrial corticeiro. Mais tarde seria industrial de moagem e armador de navios da cabotagem.

<sup>561</sup> Agradeço os dados genealógicos a José Maria Simões dos Santos.

<sup>562</sup> AHMO, AB 1/31, fl. 61 (1 de Janeiro de 1902).

<sup>563</sup> AHMO, AB 1/37, fl. 168 (30 de Novembro de 1908).

<sup>564</sup> Pelo menos foi o que sucedeu na freguesia de São Luís (AJFM, *Livro Negro e de Ephemerides de Adelino d'Oliveira*, p. 24).

recebendo em paga o lugar de administrador do concelho (SANTOS, s.d., p. 6).<sup>565</sup> Na hora da vitória, as idiossincrasias, as questões de poder, a repartição de cargos, enfim a persistência de uma cultura política vinda dos tempos da monarquia criaram quase imediatamente conflitos e divisões, que surgiam a propósito dos mais variados assuntos.<sup>566</sup> “Política!!! Nem sequer a sombra” [porque] “política (entre nós) é a arte de ludibriar o povo”, clamava, desiludido, um jornal republicano local.<sup>567</sup>

Os republicanos do concelho integraram-se nas diversas correntes então surgidas. A maioria ficou no Partido Democrático, herdeiro do Partido Republicano Português, chefiado por Afonso Costa. Uma parte significativa aderiu ao Partido Unionista, de Brito Camacho, natural de Aljustrel, que fora deputado pelo círculo e ministro do 1.º governo provisório. Em Odemira, os Democráticos, dominantes, tinham dois líderes; António dos Santos Silva, em Odemira, e o médico Manuel Firmino da Costa, em São Teotónio; os Unionistas eram em 1913 chefiados por António Fortunato Simões dos Santos, filho de Fortunato Simões dos Santos, um dos principais capitalistas de Odemira<sup>568</sup>; os Evolucionistas nunca tiveram aqui influência significativa.

A imprensa local reflectiu estas divisões. Dois jornais republicanos apareceram no período que se seguiu à revolução republicana: *O Rio Mira* e *Ecos do Mira*. O primeiro, surgido em Maio de 1912, quando as clivagens já se faziam sentir no interior do velho Partido Republicano Português, declarava-se “semanário do Partido Republicano Democrático”.<sup>569</sup> Bem cáustico, zurzia os homens que então ocupavam lugares de destaque, os mesmos que durante a monarquia tanto “ódio verteram sobre os republicanos”.<sup>570</sup> Nas suas páginas assomavam posições radicais, como um anticlericalismo mordaz, por vezes desbragado, ou uma simpatia moderada pelos operários. Em Agosto de 1912, o jornal noticiava e comentava a sessão realizada, no dia 11 desse mês, na Associação dos Corticeiros, na Rua Serpa Pinto, em que estiveram presentes Carlos Rates e António Henriques, delegados da Comissão Executiva do Congresso Sindicalista, apresentados à assistência por Francisco Paulino, um antigo republicano de Odemira ausente havia oito anos. O articulista não apreciou

---

<sup>565</sup> A chapelada era uma das formas de fraude eleitoral então frequente.

<sup>566</sup> AHMO, AB 1/38, fls. 63-64 (21 Julho de 1909); AB 1/39, fls. 66v.º-68 (18 de Janeiro de 1911). *Cfr.* SANTOS, s.d.).

<sup>567</sup> *Rio Mira*, n.º 1, de 30 de Maio de 1912, p. 1.

<sup>568</sup> *Ecos do Mira*, n.º 13, 12 de Novembro de 1913, p. 2.

<sup>569</sup> O seu director, António dos Santos Gomes, não residia em Odemira; era professor da Escola Normal de Beja.

<sup>570</sup> *O Rio Mira*, n.º 1, de 30 de Maio de 1912, p.1.

sobremaneira o estilo exaltado de António Henriques, mas elogiou a dissertação sobre o socialismo de Carlos Rates, apenas discordando de algumas acusações directas contra os republicanos sobre promessas não cumpridas.<sup>571</sup>

Alguns meses depois de desaparecido *O Rio Mira*, outro jornal republicano, *Ecos do Mira*, iniciou a publicação que terminaria em 1917. Embora com o subtítulo de “semanário republicano”, o editorial do 1.º número fazia promessas de independência e identificava, negativamente, “política” com o jogo eleitoral, pleno de demagogia e de promessas não cumpridas, nesta fase já de forte desencanto pela capacidade republicana de resolver os problemas locais. Mostrava, entretanto, mais moderação do que *O Rio Mira*, nas críticas e na posição política, ou nos tiques de republicano laicismo, apesar de não os abandonar.

António dos Santos Silva (fig. 41), fazendo figura de esquerda republicana, confessado admirador de Afonso Costa, foi eleito deputado, em 16 de Novembro de 1913, pelo Partido Democrático, no Círculo n.º 45 (Aljustrel).<sup>572</sup> Os resultados mostram que os democráticos tinham influência em Alvito, Cuba, Ferreira, Odemira, Ourique e Vidigueira, enquanto os Unionistas, de Brito Camacho, apenas tinham Aljustrel e Ervidel.

---

<sup>571</sup> *Idem*, n.º 13, 22 de Agosto de 1912, p. 2.

<sup>572</sup> *O Porvir*, n.º 398, de 22 de Novembro de 1913, p. 1.



Fig. 41. António dos Santos Silva.



Fonte: foto cedida por José Maria Simões dos Santos.

Em Odemira, o direito de voto incluía cerca de 8% da população, percentagem muito baixa, mesmo comparando com a baixa média nacional. De facto, a lei eleitoral republicana, embora tendo abolido o antigo sistema censitário, reservava a capacidade de voto apenas aos cidadãos maiores de 21, que soubessem ler e escrever ou fossem chefes de família, o que arredava do direito de voto a imensa maioria da população rural, muito longe do sufrágio universal que foi uma das bandeiras dos republicanos. Não esqueçamos que, por essa altura, em Odemira mais de 90% da população era analfabeta, percentagem bastante mais alta que a média nacional. Além disso, num concelho de 1.720 Km<sup>2</sup> de área, com más ligações, as suas três mesas de voto (Odemira, São Teotónio e São Martinho), deixavam boa parte da população a longa distância.

O *Ecos do Mira* referia-se respeitosamente a Santos Silva, e esperava que “Sua Excelência” tomasse nas suas mãos a defesa dos interesses de Odemira, particularmente a dragagem do rio Mira, a construção da ponte sobre a ribeira do Torgal e a da estrada

de São Martinho à respectiva estação ferroviária (Amoreiras-Gare), melhoramentos que Santos Silva, um pouco antes, tinha pedido ao ministro de Fomento, em reunião que com este tivera.<sup>573</sup> Ele publicou, em 1914, em *O Porvir* (Beja) uma série de artigos sobre os interesses locais, particularmente as vias de comunicação, na linha de antigas e repetidas reivindicações.<sup>574</sup> Assinale-se que a restauração do concelho de Sines, em 1914, tão almejada pelas elites daquela vila, passou por proposta de Santos Silva, ele próprio um siniense de nascimento.<sup>575</sup> Nas eleições para deputados de 1915, foi eleito o médico Manuel Firmino da Costa que encabeçou a lista do Partido Democrático pelo círculo de Beja. Mais uma vez, no Alentejo, os Democráticos venceram os Unionistas, os Evolucionistas e os Socialistas, estes últimos sem representatividade em Odemira (ver mapa em Anexos).

Mas a grande cisão que se ia rasgando na sociedade local era classista e não apenas partidária. Em breve, a entrada de Portugal na I Guerra, iria exacerbar a crise económica não obstante as medidas de prevenção tomadas pelo Estado e da sua crescente intervenção na economia (PIRES, 2010, pp. 320 e 321). A enorme escassez e carestia dos produtos essenciais levariam a grave crispação social, com radicalização de posições entre a classe trabalhadora, mormente os operários rurais, firmada em ideias políticas mais radicais, e uma burguesia de terratenentes, comerciantes e funcionários públicos, *soi dizant* republicanos. Em Odemira, como no resto do País, da passada aliança republicana nada restava.

O clima de agitação acentuou-se e generalizou-se. No mês de Maio de 1917, em Lisboa, “a revolta dos abastecimentos” deu origem a sucessivos tumultos (VALENTE, 1977, p. 209; TELO, 1977, pp. 114-118). Na capital do distrito, Beja, pela mesma altura ocorreram distúrbios por causa das subsistências.<sup>576</sup> Em Odemira por fins de 1917, a situação tinha-se degradado (ROCHA & LABAREDDAS, 1982, p. 60). Efectivamente, em Dezembro de 1917 e Fevereiro de 1918, novos acontecimentos levaram à prisão de vários dirigentes da Associação dos Trabalhadores Rurais, acusados de acicatarem os ânimos e de estarem por detrás dos cortes de linhas telegráficas, assaltos ao comércio local, lançamento de bombas, toques de sinos e do ambiente geral de insurreição.<sup>577</sup> Finalmente, em 18 de Novembro, dia da greve geral de rurais e ferroviários, promovida

---

<sup>573</sup> *Ecos do Mira*, n.º 1, de 20 de Agosto de 1913, p. 3.

<sup>574</sup> *O Porvir*, nos números 415, de 21 de Março, 419, de 18 de Abril, 420, de 25 de Abril, 422, de 2 de Maio, sempre na 1.ª página.

<sup>575</sup> *Ecos do Mira*, n.º 43, de 10 de Junho de 1914, p.1.

<sup>576</sup> *Ecos do Mira*, n.º 93, de 13 de Junho de 1917, p. 3.

<sup>577</sup> ANTT, *Ministério do Interior, D.G.A.P., 1.ª Rep.*, mc. 117, cx. 12.

pela U.O.N., na ausência da força da GNR, chamada a Beja, e alegadamente devido a diversos boatos que corriam acerca de assaltos a estabelecimentos comerciais e a vinganças pessoais, vários proprietários, industriais, comerciantes, funcionários públicos e até o juiz de direito e o pároco de Santa Maria, armados, no total de umas 50 pessoas<sup>578</sup> – tudo gente da vila – juntaram-se no edifício da Câmara Municipal, onde estiveram três dias e três noites, com aprovação e participação do administrador do concelho, para “manutenção da ordem e defesa de suas famílias e seus haveres”. Neste grupo armado surgiam os nomes de António dos Santos Silva e seus filhos António (ainda “estudante liceal”), Fortunato e Idílio (ambos “agricultores”), e de César Carvalho de Miranda, industrial, que durante a crise já tinham sido “incomodados”.

No mesmo 18 de Novembro de 1918, assistiu-se a um tumulto na aldeia do Vale de Santiago, tendo-se verificado o arrombamento do celeiro de António Eduardo Júlio e distribuição pelo povo do trigo ali existente (10 moios) e ao sequente esboço de resistência armada face á chegada da força da GNR.<sup>579</sup> O que o povo pedia era, mais uma vez, pão e o fim do açambarcamento, numa altura em que as suas condições de vida se deterioravam ainda mais (TELO, I, 1980, pp. 143-147). É elucidativo que 10 mulheres tenham sido presas sob a acusação de autoria do roubo do trigo<sup>580</sup>, as mulheres a quem cabia preparar os alimentos para a família.<sup>581</sup> Os acontecimentos do Vale de Santiago surgiram no seguimento de um lento processo, em que o agravamento das condições de vida criou uma situação propícia para a revolta. Como num vulcão, a crescente pressão já tinha provocado outros episódios antes da final erupção.<sup>582</sup>

Em relatório policial, eram acusados de vários crimes (assaltos à mão armada, tentativas de emprego de bombas de dinamite contra a força armada, assaltos aos celeiros) e de projectarem uma “revolução social com manejos anarquistas”, numa “perfeita e completa organização de um grupo anarquista que se intitulava ‘Comunista

---

<sup>578</sup> Numa lista anexa constam, porém, 72 nomes. Muitos dos funcionários eram também proprietários ou oriundos de famílias de proprietários. Havia ainda dois sapateiros e um alfaiate; no Vale, encontramos também um sapateiro e um ferrador no lado dos proprietários (CAMPOS, 1975).

<sup>579</sup> *Ibidem*; ROCHA & LABAREDES, pp. 74 e seguintes.

<sup>580</sup> AHMO, BC1/68, fls. 30v.º e 31.

<sup>581</sup> Aliás, o papel activo das mulheres baixava, pelo menos simbolicamente, o nível de violência da acção.

<sup>582</sup> Na viragem do século XIX para o XX, como se referiu, os campos de Odemira (como outros lugares do Alentejo) conheciam um pouco por todo o lado acções classificadas de banditismo, em cuja base é possível encontrar “desequilíbrios sociais profundos”. Mas, agora, pela primeira vez, as movimentações dos trabalhadores rurais enquadraram-se legalmente, passando de formas mais primitivas de acção social para formas mais modernas como a greve e a luta sindical, sem contudo deixar completamente aquelas (PEREIRA, 1979, p. 166).

Libertário””.<sup>583</sup> Sem sentença ou despacho, na mais completa ilegalidade, 30 presos foram colocados, de forma expedita, a bordo do vapor *Portugal*, com mais “cerca de 400 condenados e vadios”<sup>584</sup>, e deportados para Angola, enquanto ficavam na prisão de Odemira mais 11 presos.<sup>585</sup> As dificuldades económicas e as carências de géneros tinham aberto a porta à revolta e à aceitação dos ideais anarquistas e à simpatia pelos bolchevistas. A repressão seria, porém, dura e persistente.

Uma constatação: a conflitualidade atingiu sobretudo o mundo rural e, ao contrário do que aconteceu em Sines, não há notícias de que o universo marítimo tenha sido afectado. O que não surpreende tendo em conta a desigualdade das realidades sociais e culturais de Sines, de Odemira e de Milfontes. Se compararmos Odemira e as restantes freguesias do interior com Milfontes, notamos que as graves crises do mundo rural (crises de trabalho, de escassez frumentária), que, no final do século XIX e na primeira metade do XX, afligiam toda a região, se esbatiam aqui, neste meio de pequenos proprietários, rendeiros e foreiros e de agricultores/pescadores, onde o mar, inesgotável fonte alimentar, podia não enriquecer ninguém, mas garantia condições mínimas de sobrevivência. Em Sines, a conflitualidade social, em que participou sobretudo o operariado industrial, também incluiu gente do mar, mas não dos campos (MADEIRA, 1986; 1988; 1991).

## **2. Vila Nova de Milfontes**

Atente-se seguidamente a Vila Nova de Milfontes, a vila da foz do rio Mira, que iria conhecer também significativas transformações, na passagem da primeira para a segunda metade do século XIX. No entanto, aspectos houve em que as permanências foram mais expressivas. Além da sua ligação a Odemira, por via do rio e da navegação comercial, bem como, depois de 1855, pela subordinação administrativa, Vila Nova de Milfontes tinha particular afinidade com Sines, pela sua vertente marítima, especialmente verificável nos planos da pesca e do balnearismo.

---

<sup>583</sup> ANTT, *Ministério do Interior, DGAP*, 1.ª Rep., mc. 117, cx. 12.

<sup>584</sup> Conforme *A Capital*, 9 Dez. 1918, cit. por SÁ, 1983, p. 602.

<sup>585</sup> ANTT, *Ministério do Interior, DGAP*, 1.ª Rep., mc. 117, cx. 12.

## **2.1 Fim de uma época, início de outra**

Por meados do século XIX, tinham-se iniciado ou estavam em curso em Vila Nova de Milfontes mudanças expressivas nos planos administrativo, militar e portuário. No administrativo, Milfontes tinha perdido terreno para a sua freguesia do Cercal, onde o senado municipal passara, de facto, a funcionar. Em Junho de 1832, tempo de reacção absolutista, e aparentemente aproveitando este facto, “o Clero, a Nobreza e o Povo” de Vila Nova de Milfontes, invocando direitos históricos, ainda procuraram evitar que a Câmara votasse “subornadamente” a mudança da cadeira de primeiras letras para o Cercal, com evidente prejuízo e subalternização da sede concelhia. A propósito, insurgiam-se contra a realização abusiva de actos camarários naquela aldeia, em desrespeito do “seu foral” e “antiquíssimo costume”. A reclamação recebeu despacho favorável do corregedor da Comarca, que mandou intimar o escrivão, João Caetano Guerreiro, e os juízes e mais vereadores residentes no Cercal a que observassem os direitos dos suplicantes.<sup>586</sup> Os tempos, porém, corriam de feição para o Cercal. Embora ao Liberalismo faltasse ainda a vitória militar viabilizadora das suas reformas, no mesmo ano de 1832 foram lançadas as bases legislativas do Estado Liberal, da autoria de Mouzinho da Silveira, e, em 1833, novas regras de reordenamento administrativo do território, estabelecidas por decreto, colocaram a povoação do Cercal em vantagem sobre Milfontes. Em breve, os notáveis do Cercal iriam alcançar os seus objectivos hegemónicos.

Em 1834, a Câmara, constituída maioritariamente por moradores do Cercal, reunida em Milfontes, aprovou e enviou à Câmara dos Deputados uma representação, em que solicitava o reconhecimento legal da condição de cabeça de concelho ao Cercal, de modo a poderem efectuar-se actos de vereação e audiências nessa aldeia. Concediam, no entanto, que o concelho continuasse a ter a denominação tradicional. Os argumentos aduzidos cabiam perfeitamente na legislação então promulgada: Cercal, com os seus 414 fogos tinha muito mais habitantes do que Milfontes, com apenas 109 fogos; era mais central no território do concelho; tinha população mais capacitada para os empregos da administração municipal; e a própria igreja paroquial oferecia maior comodidade, a todos os respeitos, para a reunião eleitoral dos cidadãos.<sup>587</sup> A exposição terminava enfaticamente dizendo que no Cercal residiam, havia mais de um século, as

---

<sup>586</sup> AHMO, DC 1/1, documento avulso.

<sup>587</sup> De facto, o Cercal ficava em lugar com melhores condições agrícolas e ocupava um nó na rede de estradas, o que lhe conferia assinaláveis vantagens.

peessoas que compunham as “justiças”, e ali se praticavam todos os actos relativos ao judicial. Assinavam-na o presidente da Câmara José Raposo, o vereador fiscal João Rodrigues, o vereador Francisco Guerreiro e o secretário João Caetano Guerreiro, todos, com excepção de João Rodrigues, do Cercal.<sup>588</sup>

No plano económico, a discrepância entre as duas freguesias era também assinalável. A décima predial distribuía-se da seguinte forma: Cercal pagava dos prédios urbanos 35\$725 réis e dos rústicos, 199\$250; Milfontes ficava-se pelos 17\$396 réis sobre os prédios urbanos e 42\$250 sobre os rústicos<sup>589</sup>, o que bem revela a superioridade do Cercal principalmente na agricultura.

Como antes se referiu, pouco tempo depois, em 1855, o concelho de Vila Nova de Milfontes, ou do Cercal (como então, numa espécie de compromisso, frequentemente se designou), acabou por ser extinto e as suas freguesias incorporadas no de Odemira.<sup>590</sup>

Simultaneamente, Vila Nova de Milfontes estava também a perder em definitivo o seu antigo estatuto militar, que, aliás, se cruzava com o funcionamento portuário. Em 1833, ainda havia no forte uma pequena guarnição composta por um segundo-sargento e quatro praças, duas do Regimento de Artilharia de Faro e duas da 5.<sup>a</sup> Companhia de Veteranos da Estremadura (de Sines). Em meados de Oitocentos, o forte foi considerado, por uma inspecção, de pouca importância militar, devido ao mau estado de conservação, mas com interesse para a defesa da barra se as condições desta, muito assoreada, melhorassem; foram orçamentadas algumas obras, mas não consta qualquer concretização significativa. Finalmente, em 1903, o Estado vendeu a antiga fortificação em hasta pública, assim como alienou muitas outras, imprestáveis por critérios militares (QUARESMA, 2003, pp. 174 e 176).

Entretanto, no plano portuário, as coisas eram distintas. Com a modernização organizacional dos portos, o de Milfontes foi provido de uma delegação marítima e de um posto da Guarda-Fiscal, complexificando a dimensão portuária.<sup>591</sup> Havia também emergido, como se observou, um fenómeno que adicionava um novo uso ao espaço marítimo: a vilegiatura balnear. Na viragem do século XIX para o XX, existia em Milfontes uma fábrica de cortiça pertencente a José Francisco de Sousa Prado, mas essa componente industrial não teria significativo impacto na vida local. É verdade que, em

---

<sup>588</sup> AHP, Sec I-II, Cx. 310, n.º 18.

<sup>589</sup> AHMO, *Concelho do Cercal, Décima*, DF 1/ 002.

<sup>590</sup> Decreto de 24 de Outubro de 1855.

<sup>591</sup> Ver sobre a Organização Portuária, no capítulo IV.

1890, empregava 30 trabalhadores<sup>592</sup>, o que neste pequeno meio não seria despendendo, mesmo que alguns destes trabalhadores fossem de Odemira. Contudo, falecido o industrial odemirense em 1900, em breve ela fechou.

Neste mesmo período, verificou-se algum crescimento urbano.<sup>593</sup> Inicialmente a vila expandiu-se ao longo do eixo de saída para Lisboa e para o Cercal (actual Rua Sarmiento de Beires) e cercou o Rossio<sup>594</sup>; em 1912, era aberta uma nova rua, com cerca de 130 metros de comprimento, na direcção aproximada nascente-poente, a Rua dos Marinheiros, nome dado por Joaquim Inácio dos Santos, armador que integrava a comissão encarregada de proceder ao seu traçado, devido a serem quase todos marinheiros os primeiros moradores.<sup>595</sup> O povo também a designou por Rua Nova, mas acabou por se denominar oficialmente Rua Vicente Ferreira, do nome do proprietário da maior parte do terreno cedido para a sua abertura.<sup>596</sup> Uma outra pequena rua de 28 m de comprimento, que dava serventia a esta, foi aberta, no ano seguinte.<sup>597</sup> Não se tratando de uma grande expansão, está de acordo com o crescimento populacional então verificado.

---

<sup>592</sup> *Inquérito Industrial*, III, 1891, pp. 78, 94, 110 e 111.

<sup>593</sup> Urbanisticamente, não vemos aplicado um plano prévio, de traçado regular, característico de povoações nascidas da decisão de um poder e que encontramos em Sines (ROSSA, 1995, p. 257). Na realidade, tudo indica que na formação do núcleo inicial de Milfontes jogaram a topografia e alguns edifícios estruturantes (igreja e forte). Só mais tarde, nos séculos XVIII e XIX, surgiram novas ruas de traçado regular.

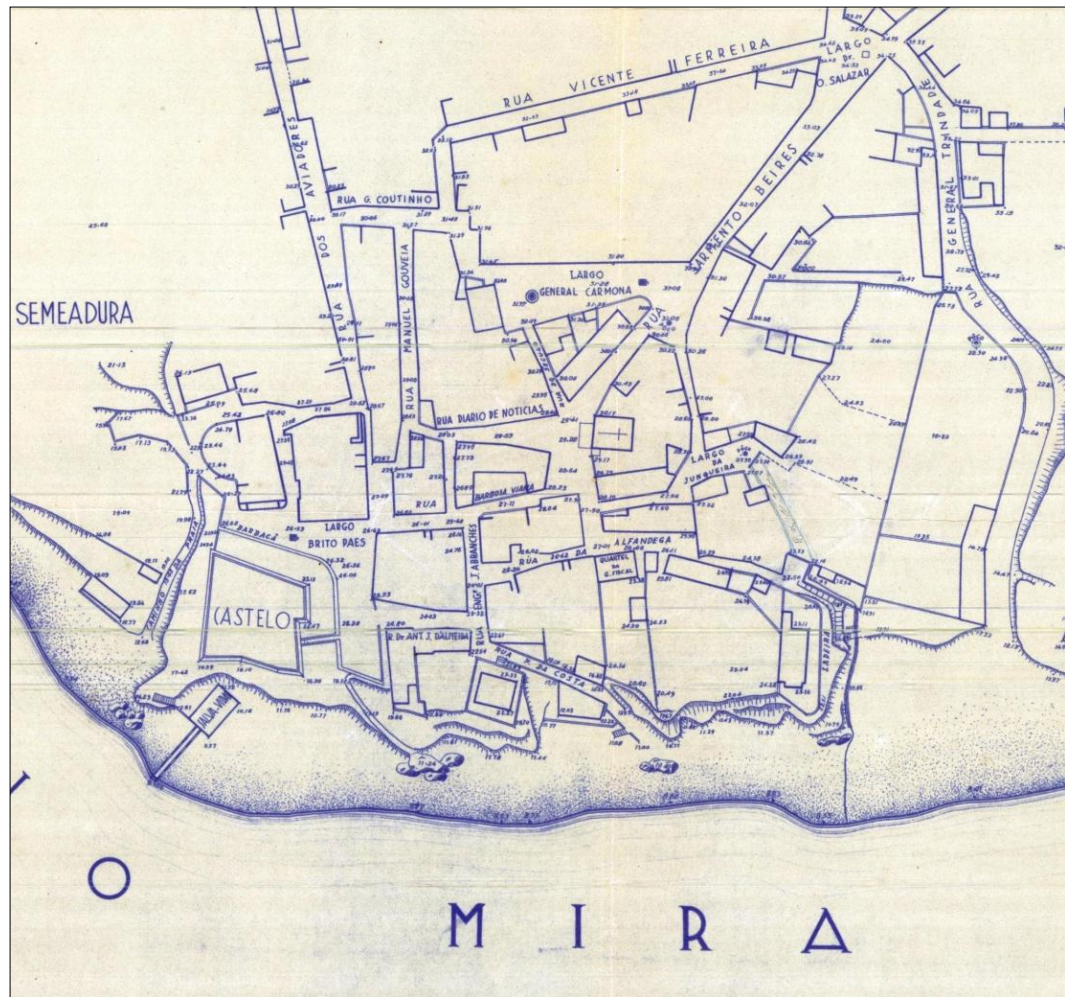
<sup>594</sup> O Rossio foi designado por Largo General Carmona, no Estado Novo. Ver IGP, *Planta de Villa Nova de Milfontes*, CA 422 (Anexos) e fig. 40.

<sup>595</sup> Informação de Jorge da Costa José e José Francisco.

<sup>596</sup> AHMO, AB 1/40, fls. 100v.º e 101 (9 de Outubro de 1912). Casas de rés de chão, onde até aos nossos dias sobressaíram algumas de feição modernista.

<sup>597</sup> AHMO, AB 1/40, fl. 172 (16 de Abril de 1913).

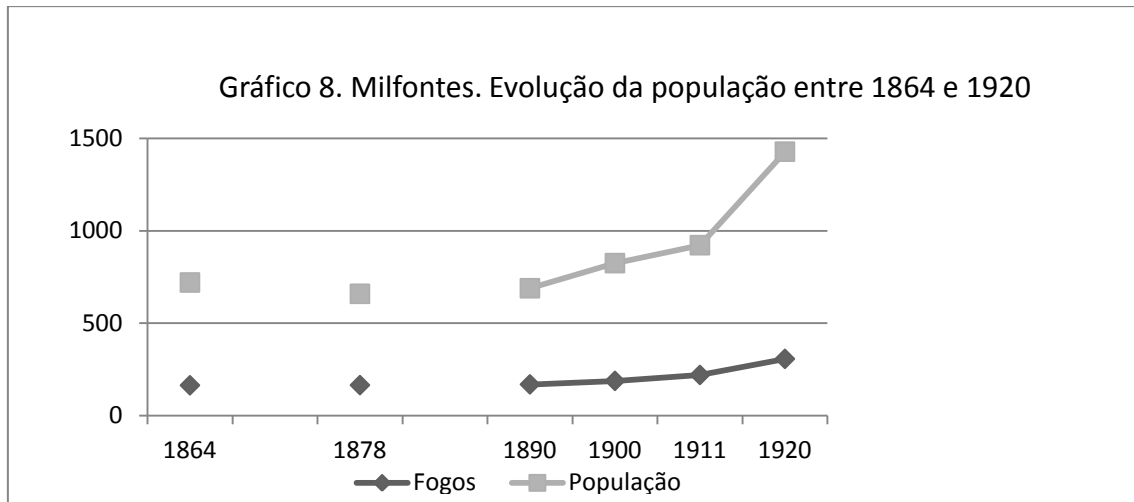
Fig. 42. Planta de Vila Nova de Milfontes (ca. 1940).



Fonte: AHMO, sem cota.

No último quartel do século XIX, a população da freguesia de Vila Nova de Milfontes cresceu paulatinamente, com um salto bem visível na década de 1911-1920 (gráfico 8). Em 1911, contudo, o número dos seus habitantes era inferior ao de qualquer das outras freguesias de Odemira, relação que não se alterou em 1920, apesar do “salto”.





Elaboração própria, a partir dos Censos decenais da população.

Este movimento não coincide exactamente com a evolução da população portuguesa (Continente), que apresentou um crescimento contínuo moderado em todo o século XIX, com ritmos mais intensos nas últimas décadas (VEIGA, 2004, pp. 20 e 21), mas também não se pode dizer que constitui uma assimetria. De facto, só o censo de 1878 mostra um pequeno decréscimo.

## 2.2 Carácter portuário

A função portuária esteve na origem da vila e da sua (difícil) capitalidade concelhia e enformou o modo de vida da população. No entanto, em 1758, o pároco de Milfontes, interrogado sobre a qualidade de porto de mar da sua freguesia e suas características (“por arte, ou por natureza”) e capacidade (“embarcações que o frequentão e que pode admitir”), mostrava dúvidas:

“Não sey, se a esta villa se pode tribuir o ser porto de mar; mas he certo, está situada junto a hua ponta, que fás a terra por entre o mar largo, e hũ caudelozo Rio, que do mesmo mar saye, que hum e outro a singem [...] Não tem obras algumas de manufatura para o uzo do dito Rio, nem para as embarçaõis que ancoraõ na sua praya, as quais se seguraõ nos seus ferros, na agoa, e na terra em amarras, que sostem boas pedras firmes, e nativas [...]”.<sup>598</sup>

<sup>598</sup> Publicado in QUARESMA, 2006, p.

A sua hesitação tinha razão de ser, embora, aparentemente, ela se prenda apenas com a ausência de estruturas físicas. Desse ponto de vista, as suas palavras poderiam ser repetidas um século depois, com a mesma pertinência. Contudo, o desígnio flúvio-marítimo e portuário de Vila Nova de Milfontes já constava dos termos da sua carta de fundação e é verificável na lógica do seu *sítio*. Situada na margem direita do estuário do Mira, virada a sul e ao sol, obedecia ao tão característico “tropismo” adaptativo das implantações urbanas portuguesas (RIBEIRO, 1971, p. 578; FERNANDES, 1987, pp. 86 e 87).<sup>599</sup>

Quando se fala em porto, pesqueiro ou comercial, no que respeita a Milfontes, devemos ter em conta a relatividade dos conceitos, bem como a dificuldade em estabelecer uma tipologia portuária única (JARVIS, 1999, p. 22). À entrada da segunda metade do século XIX, não podemos falar em “vila portuária”, sem alguns equívocos. Esta adjectivação exige verificar influência visível nos modos de vida da população, na organização funcional do espaço, na existência de equipamentos e infra-estruturas portuárias e no próprio urbanismo.<sup>600</sup> A classificação de “porto” implica a existência de gente e empregos relacionados com essa qualidade, como a pilotagem, a alfândega, o serviço de saúde, enfim uma multiplicidade de serviços próprios da função portuária. Ora, nesta realidade de coisas modestas, isso presencia-se a um nível muito sumário e a uma escala reduzida; não podemos comparar Vila Nova de Milfontes, em importância, com outras vilas situadas em fozes de rios, como Portimão ou Viana do Castelo, nem com vilas oceânicas como Sesimbra ou a vizinha Sines.<sup>601</sup>

O conceito de *gateway* também não parece, simplesmente, aplicável, apesar de Milfontes ser porta de saída de um pequeno *hinterland* (que incluía parte do Cercal e parte de São Luís), relativamente ao qual se podia considerar periférica, pois não encontramos aqui as áreas do comércio e dos serviços bem representadas na estrutura sócio-profissional.<sup>602</sup>

---

<sup>599</sup> Ver ainda GASPAR, 1975, pp. 127-129. Note-se, a propósito, que, na cartografia antiga, aparece, desde o século XVI, uma outra “vila”, na margem sul, Vila Formosa, que um atlas de 1634 chegou a representar como uma verdadeira povoação (PEREDA & MARÍAS (eds.), 2002, estampa do fl. 49, ou 72, riscado), mas que, na realidade, não se constituiu em arrabalde de Milfontes, como aconteceu com outras vilas e cidades assentes na margem direita; de facto, nunca passou de um *monte*, “sede” de uma *vila* rural (VASCONCELOS, II, 1980, pp. 614-626; MATOSO *et al.*, 1989, p. 76).

<sup>600</sup> Sobre este assunto cfr., nomeadamente, AMORIM, 2000.

<sup>601</sup> Cfr. QUARESMA, 2003, pp. 33-36.

<sup>602</sup> Sobre conceito de *gateway*, ver BIRD, 1983; 1989. Em Portugal, o Porto é considerado um inequívoco *gateway* relativamente à região produtora do vinho do Porto (GUIMERA RAVINA, 2002a).

Apesar de tudo, na segunda metade do século XIX e no início do XX, o seu *sítio* e o seu casario junto ao “espelho claro do rio” (SAMPAIO, 1909, p. 10) conferiam-lhe uma inegável atmosfera ribeirinha. E, não obstante o que antes se disse, uma sugestiva imagem da vila enquanto lugar marítimo é prestada pelo administrador do concelho em 1862. Escrevia ele, para o governador civil, que, devido a impedimento da barra, juntavam-se frequentemente vários barcos, em Milfontes, esperando condições para saírem. As respectivas tripulações provocavam desordens e alaridos a toda a hora da noite, mas o regedor não tinha capacidade para restabelecer a ordem, por não dispor de cabos de polícia e ordenanças suficientes,

“porquanto, sendo muitos os marinheiros, e uma grande parte dos habitantes empregados na marinhagem, pesca, alfandega, e contrato, poucos lhe restão, e mesmo muitos d’esses, lhe respondem que sendo matriculados na marinha não teem obrigação de fazer serviço em terra”.<sup>603</sup>

O administrador acabava por sugerir que os ministérios competentes dessem ordens para que os cabos de polícia e ordenanças fossem recrutados entre as quatro praças de artilharia da guarnição do forte e os empregados da alfândega e do contrato do tabaco.<sup>604</sup> O ambiente descrito é bem típico de um núcleo ribeirinho e portuário. Aliás, essa especificidade marítima era verificável no âmbito concelhio: no concelho de Odemira, a única freguesia em que aparecia a profissão de “marítimo” (e outras relacionadas com o porto), era Milfontes.<sup>605</sup>

Na segunda metade do século XIX, os autores que se debruçaram sobre a realidade marítima portuguesa não hesitaram em atribuir a Milfontes o título de porto, embora, quando se tratava da sua classificação, as posições não fossem coincidentes, a não ser para reconhecerem que se tratava de um porto secundário no âmbito nacional, posição em que era, aliás, acompanhado por outros portos com antigo historial.<sup>606</sup> Por finais do século, a criação da delegação marítima (da capitania de Setúbal)<sup>607</sup> e do posto

---

<sup>603</sup> ADB, *Governo Civil, Odemira, Administração do Concelho, Correspondência recebida*, anos de 1862-1870, ofício de 14 de Novembro de 1862.

<sup>604</sup> ADB, *Governo Civil, Odemira, Administração do Concelho, Correspondência recebida*, anos de 1862-1870, ofício de 14 de Novembro de 1862.

<sup>605</sup> Ver, por exemplo, os recenseamentos eleitorais, como em AHMO, AK 3/27, referente a 1914.

<sup>606</sup> Cfr. nomeadamente MELLO, 1888, pp. 137, 149 e 150; LOUREIRO, IV, 1909, pp. 115-131.

<sup>607</sup> Decreto de 13 de Dezembro de 1892.

da Guarda-Fiscal (comandado por um 1.º cabo)<sup>608</sup> veio acentuar a feição institucional enquanto porto. Construiu-se também um farolim, onde foi colocado o competente faroleiro. Portanto, enquanto a sua capitalidade administrativa e o seu carácter castrense se extinguíam, acentuava-se a sua conformação portuária através das medidas estatais de política portuária e alfandegária.

A relação dos habitantes de Milfontes com o rio fazia-se em alguns espaços particulares – pontos de fundear, atracar e varar embarcações de comércio e botes de pesca – através de acessos próprios. As antigas descidas para os “portos” do rio, praticadas na margem alcantilada, encontram-se registados nas posturas municipais, por meados do século XIX <sup>609</sup>, o que indica o seu papel no “diálogo” entre a vila e o elemento aquático.

De poente para nascente, como se vê na planta da figura 43, a primeira “descida” para o rio ia da “Praça” para o “poço do castelo” e daí, por uma “azinhaga” descendente, até à praia da Ponta do Castelo, a jusante do forte. A segunda (hoje, Rua Pool da Costa), já então calçada, continuava a Rua da Estalagem até ao embarcadouro da barca da passagem do rio, onde ainda se vê sinal de antigo cais talhado na rocha.<sup>610</sup> A terceira partia da Rua do Paço do Comendador, depois chamada Rua da Alfândega, por entre terras de cultivo (ferragiais e uma cerca), seguindo a direcção de nascente (Rua do Sol), até descer para a praia onde 1939-40 foram construídos um terraplino e um cais em estacaria de betão armado; a essa praia se acedia também por antigo carril, mais tarde empedrado. A designação desta praia mudou ao longo do tempo. A carta de 1781/90 chama-lhe Porto das Barcas, indicação que deixa antever a sua função de atracadouro preferencial, função que chegou até aos nossos dias.<sup>611</sup> As posturas camarárias já referidas chamaram-lhe Praia da Figueira ou Cais de Manuel Cristóvão ou Casa do Sol. Aquando da construção do cais, em 1939, era Praia do Anacleto ou Praia dos Carris. Para essa praia descia um carril, que entroncava na estrada do Cercal, por onde transitavam os carros e carretas até ao porto; ele era, aliás, o único acesso carroçável ao rio. Posteriormente, por um processo de “toponimização”, passou a chamar-se Ladeira dos Carris, ou Estrada dos Carris, e a própria praia, numa inversão de termos, tomou o nome de Praia dos Carris.

<sup>608</sup> Ver GARCIA, II, 1996, figs. 175 e 176.

<sup>609</sup> AHMO, CB 2/ 3, capítulos “Antigas Decidas para o Rio” e “Sobre o embarque e desembarque de Couzas e pessoas”.

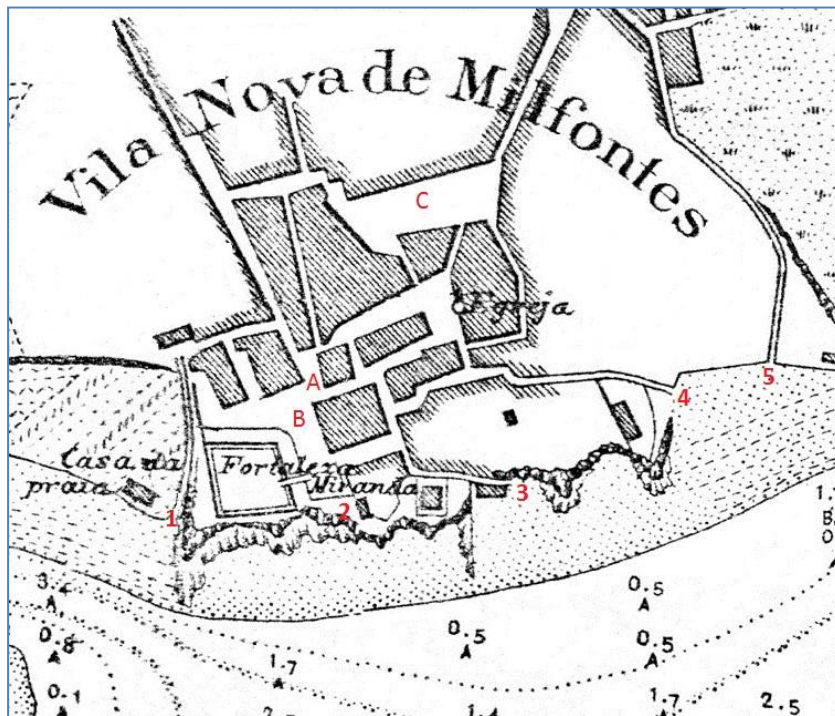
<sup>610</sup> Ao que feito através de subscrição pública, no princípio do século XX (*Ecos do Mira*, ano IV, n.º 85, 18 de Abril de 1917, p. 3).

<sup>611</sup> Aqui foram construídos os dois únicos barcos de comércio de armadores locais, em 1894 e 1933.

Era também usado um trilho de pé posto, descendo da Barbacã para o rio, pela margem alcantilada, no local onde se viria a situar uma escadaria, a partir de 1943. A Barbacã era multiplamente atractiva, já do ponto de vista social, já por ser mirante privilegiado do estuário e da barra. Barbacã e Praça eram espaços contíguos e complementares. Este espaço seria até ao século XX o “centro cívico” da vila.<sup>612</sup>

Um último sítio era especialmente designado, a Figueirinha (ou Figueirinhas), a algumas centenas de metros para montante, por baixo do Montinho. Aqui era hábito amarrar qualquer embarcação que viesse invernar ao rio Mira, e as posturas confirmavam esse hábito obrigando os mestres e capitães a fazê-lo.<sup>613</sup>

Fig. 43. Traçado urbano da vila e acessos ao rio.



A Praça; B Barbacã; C Rossio. 1 Azinhaga junto à ponta do Castelo; 2 Caminho de pé posto, a partir da Barbacã; 3 Acesso à praia da barca da passagem, vindo da Rua da Estalagem; 4 Acesso da vila à praia dos Carris, pela Rua do Sol; 5 Acesso pela Ladeira dos Carris.

Cartografia de base: pormenor do *Plano hidrográfico da Barra e Fundeadouros do Rio Mira*, 1927.

<sup>612</sup> Em 1808, Joaquim Barreto, mandado prender pelo escrivão das armas, aparentemente por motivos “políticos”, fez escândalo no adro da igreja (quando veio à missa) e na barbacã, “alvoraçando o povo”. Os sítios onde o fez, simultaneamente concorridos e simbólicos, não terão sido ocasionais (AHMO, carta não datada de José de Almeida Palma para o secretário da Junta de Governo, João Caetano Guerreiro, DC 1/1).

<sup>613</sup> AHMO, CB 2/3, postura “Envernar Embarcações”, s.d. (ca. 1850).

Fig. 44. Vila Nova de Milfontes, entre a Ponta do Castelo e a Praia da Barca da Passagem (ca. 1900)



Fonte: bilhete-postal, s. ed.

O lugar destinado a “franquia”<sup>614</sup>, antes de as embarcações serem desimpedidas pela fiscalização sanitária ou por qualquer outro motivo, era o sítio designado por Franquia (também chamado Angra das Mós, ou Franquia da Angra das Mós), entre a ponta do Castelo e a pedra chamada “Rostos dos Pretos” (hoje, vulgarmente Rochos Pretos).<sup>615</sup> O sítio para deslastrar estava determinado, tendo em conta a necessidade de não obstruir o principal canal de navegação no estuário. Ele encontrava-se na margem sul, defronte da vila, em sítio fundo, onde até há pouco tempo subsistiu o nome de “Lastros”. A multa prevista pela determinação municipal a quem desrespeitasse esta norma, 20\$000 réis, mostra a importância em que era tida a questão do deslastramento, num porto com problemas de “fundos” e cujo movimento marítimo era constituído em grande parte por embarcações que chegavam em lastro.<sup>616</sup>

Um ponto do rio particularmente considerado era o chamado Esteiro ou Esteiro da Gama, braço de rio na margem direita, na pronunciada curva que o rio faz para poente antes do seu troço final (ver fig. 45). Nele desaguiam algumas linhas de água, com destaque para a que descia a vertente da serra do Cercal, pela Herdade da Gama.

<sup>614</sup> O termo “franquia” designa “ancoradouro de navio despachado pela alfândega, ou local fora de jurisdição aduaneira, onde se encontra pronto a largar” (ESPARTEIRO, 2001, p. 278).

<sup>615</sup> *Memorias Paroquiais*, 1758, in QUARESMA, 2006, p. 300; ANTT, *Junta de Saúde Pública*, Livro 32, *Instrucções de Villa Nova de Mil Fontes*.

<sup>616</sup> AHMO, CB 2/3, “Lastro”.





e vigilância do Município. O código de posturas do concelho de Milfontes/Cercal, elaborado por meados do século XIX, regulava em pormenor a comercialização do pescado<sup>619</sup>, privilegiando o abastecimento local numa perspectiva pouco liberal da liberdade de comércio.

Em Portugal, os privilégios senhoriais do Antigo Regime ligados ao mar foram extintos com a instauração do Estado Liberal. Foi legislada a “desamortização do mar” (AMORIM, 2005), em que a exploração dos recursos marítimos ficava livre a todos os portugueses e pessoas legalmente domiciliadas em Portugal, competindo ao Estado fazer a sua concessão aos empreendedores interessados. O Estado passou a regulamentar e ordenar um mar cada vez mais explorado, onde os interesses individuais e de grupos se podiam chocar. Num contexto “regenerador” da economia, regularam-se a instalação das artes fixas e móveis e a aquacultura e institucionalizou-se o sector, no que respeita às tutelas, ao ordenamento costeiro e ao próprio conhecimento científico dos recursos piscatórios (*ibidem*, pp. 5-7). Mas só em 1878 foi criada uma Comissão de Pescarias, reformulada em 1895. Por outro lado, sendo o País deficitário em pescado, o abastecimento do mercado interno era um problema que a legislação perseguiu, aliás com pouco sucesso; no entanto, o esgotamento de *stocks* nos mares do Norte da Europa e a indústria conserveira irão animar as pescas em Portugal (e em Espanha), com uma importante componente de exportação.<sup>620</sup>

Regressemos à escala micro.

“Em frente de Milfontes o Mira alarga-se consideravelmente, para formar um lindo porto sobre o qual se eleva a povoação. É esta uma terra verdadeiramente encantadora, com as suas casas pequenas e muito caiadas, com as suas ruasinhas limpas, com o seu velho castello quasi em ruínas, levantando-se abruptamente sobre o espelho claro do rio, com a sua vista para o mar, com o seu ar fresco, cheirando a algas, e com os seus brejos cercados de sebes e madresilvas. Lembro-me agora com saudade d’esta deliciosa e tranquila aldeia de pescadores onde passei alguns dias felizes da vida e onde, certamente, não voltarei mais.” (SAMPAIO, 1909, p. 6)

O quadro de calma e aprazível beleza traçado pela pena impressionista e algo melancólica do botânico Gonçalo Sampaio ajustava-se à imagem de Vila Nova de

---

<sup>619</sup> AHMO, CB 2/3, título “Pescadores”.

<sup>620</sup> Ver, por todos, AMORIM, 2001; 2004; 2005; 2011.



Milfontes na viragem do século XIX para o XX. Nada da azáfama de um movimentado porto comercial; pouco do ar de um porto de pesca. De resto, este quadro faz lembrar a imagem pictórica do inglês George Landmann (fig. 46) que, quase um século antes, nos mostrava uma “very pretty vew”, de uma povoação “very neat”, mas sem movimento portuário que merecesse menção explícita (LANDMANN, II, 1818, p. 143). É verdade, que se trata sempre de impressões, que simplificam uma realidade mais complexa e exaltam os valores que mais facilmente saltam à vista de um visitante naturalista. Apesar de tudo, quando entende classificar Milfontes, Sampaio chama-lhe “aldeia de pescadores”.

Fig. 46. Vila Nova de Milfontes (1813).



Fonte: LANDMANN, II, 1813.

Tentemos surpreender alguns habitantes da vila nas suas actividades habituais, na proximidade do meado do século XIX. Em 1833, António Maurício, marítimo, arrolou, entre a relação dos bens roubados de sua casa pelos miguelistas, os seguintes objectos e respectivos valores: dois tralhos de rede corvineira (14\$400 réis), um chinchorro (4\$000), três espinheis (2\$400), uma tarrafa (1\$600), uma vela de bote

(2\$400), uma caldeira que servia para o breu (1\$500)<sup>621</sup>, uma dúzia de baraços (\$300) e uma dúzia de alfirmes (\$160). Por ela se pode ter uma noção da actividade pesqueira do homem, em que a pesca no rio ocupava o seu lugar. Em casa, existia ainda o inevitável jumento (10\$000), dois alqueires de feijão de cores (1\$600), doze alqueires de feijão branco (4\$400), três alqueires de feijão-frade (1\$500), um alqueire de favas (\$480), quarenta alqueires de trigo (16\$000) e um quarto de milho (4\$500)<sup>622</sup>, mas não foi possível encontrar qualquer indicação sobre hipotética actividade agrícola deste homem. Em 1837, um dos seus filhos era remador do escalor do estanco do tabaco.<sup>623</sup>

Diferente a condição de João Rodrigues, que explorava algumas cercas nos arredores da vila, em cuja casa, no meio de foices, enxadas, cintas de carreta, cadeia de charrua, existia uma tarrafa<sup>624</sup>, rede de lançado, que podia ser arremessada da margem, em fundos baixos, sobre cardumes de muges e outras espécies, e imediatamente recolhida. A agricultura como fonte de rendimento, mas, com o rio a dois passos, uma tarrafa permitia um complemento sempre bem-vindo.<sup>625</sup>

Próximo de final do século XIX, os primeiros dados verdadeiramente estatísticos referentes às pescas. Baldaque da Silva<sup>626</sup> identifica os pequenos portos de pesca da costa alentejana e dá noção da sua importância. Os portos, alguns insignificantes, eram Melides e Santo André, Sines, Porto Covo, Milfontes e Calheta do Sardão (Entrada da Barca). No conjunto, Sines destacava-se largamente em número de embarcações e de pescadores e em valor do pescado; era, aliás, o único, com seis armações de sardinha, onde se fazia pesca empresarial. Seguiu-se, a grande distância, Milfontes. Aqui, em 1885, o número de embarcações, pequenos botes, de boca aberta, ficava-se pelas 15, com 45 tripulantes, sendo o valor do pescado de 351\$506 réis; no ano seguinte, as embarcações registadas passaram a 18, com 54 tripulantes, e as capturas atingiram o valor de 419\$955. No fundo da lista, a calheta do Sardão, com dois barcos de indivíduos de São Teotónio, que pescavam à linha, no Verão (SILVA, I, 1991, pp. 142-144).

Conforme os dados de 1886, publicados por este autor, situem-se os portos de pesca do Litoral Alentejano no conjunto de portos da costa entre Sesimbra e Portimão,

---

<sup>621</sup> A caldeira para o breu, com que calafetava quando era preciso querenar o bote.

<sup>622</sup> AHMO, DS 1/ 2; *Cfr.* QUARESMA, 2003, p. 109.

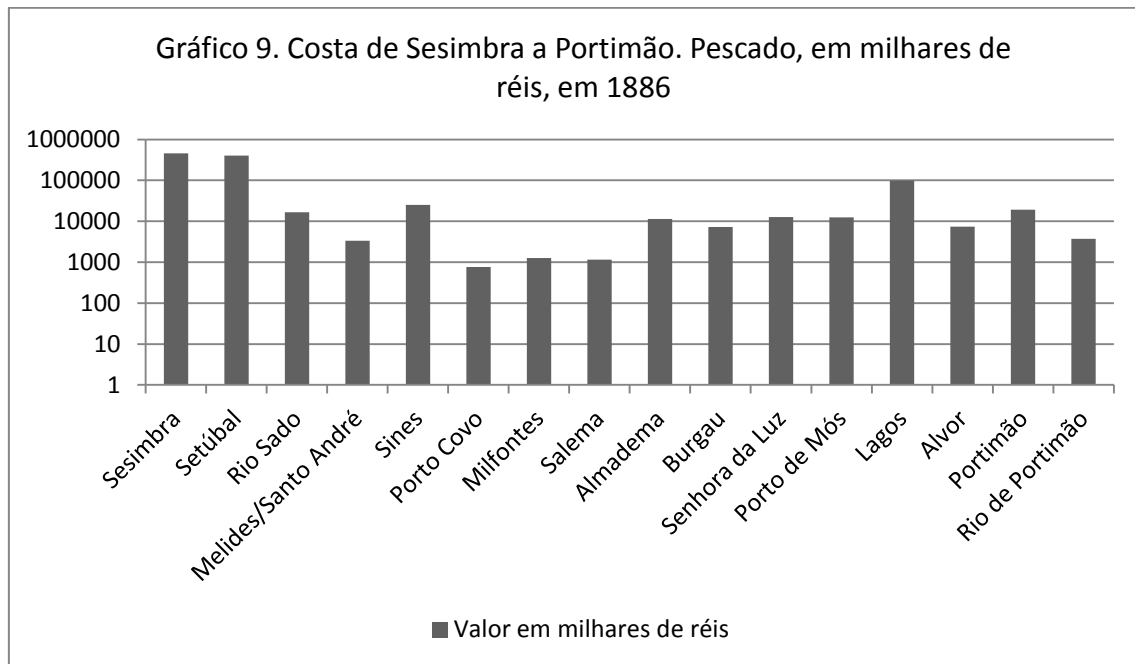
<sup>623</sup> AHMO, Requerimentos, CB 3/1, exposição para escusa do serviço da Guarda Nacional.

<sup>624</sup> AHMO, DS 1/ 2.

<sup>625</sup> *Cfr.* QUARESMA, 2003, p. 109.

<sup>626</sup> Oficial de marinha e engenheiro hidrografo, António Artur Baldaque da Silva (1852-1915) realizou importantes estudos sobre as pescas portuguesas, bem como sobre hidrografia e oceanografia (*cfr.* MARTINS, 1997).

comparando as respectivas importâncias, em termos dos valores das capturas (gráfico 9).



Por ordem geográfica. Escala logarítmica. Elaboração própria, a partir de SILVA, II, 1991, pp. 419 e 420.

O gráfico transmite, num primeiro golpe de vista, uma imagem da posição relativa dos portos pesqueiros, marítimos e fluviais, deste troço de costa. Mas, confrontando os valores do pescado, verifica-se que Sines, Lagos ou Portimão aparecem como pequenos portos relativamente a Sesimbra e Setúbal (grandes à escala nacional), e, na mesma perspectiva, Salema, Milfontes, Porto Covo, mesmo Melides/Santo André são muito pequenos ou até insignificantes.

Segundo Baldaque da Silva, os pescadores de Milfontes exerciam a pesca costeira, saindo a barra nas ocasiões de bom tempo. Refugiavam-se no Porto das Barcas (Porto do Canal), quando a barra não dava entrada, ou “para ficarem mais livres de saírem para o mar durante o verão” (*ibidem*, p. 143). Como se verifica, o pequeno refúgio natural do Canal, abrigado das nortadas e provido de água doce, continuava a ser regularmente utilizado no Verão. Conforme ainda o mesmo autor, também pescavam à linha e com redes dentro do rio, dando caça às corvinas na temporada própria, mas a pesca aqui era de escassa importância. Escreve finalmente que a “indústria da pesca só toma algum desenvolvimento durante a temporada de banhos, apesar das condições de fundo, profundidade, movimento das marés e disposição das margens serem favoráveis

ao seu exercício em qualquer época” (*ibidem*, pp. 12 e 13), afirmação que remete aparentemente para uma pesca que contava com o aumento da procura na época balnear. O comentário não deverá ser entendido estritamente ao pé da letra, uma vez que a pesca de Inverno, nomeadamente ao robalo, não deixaria de se fazer.

No rio, certas práticas poderiam não ser consensuais entre os pescadores, como mostra uma queixa de 29 habitantes de Milfontes dirigida à Câmara Municipal, em 1880. Conforme o seu requerimento, o processo de bater nas águas para encaminhar o peixe para as redes lançadas no rio afugentava o peixe, com prejuízo de quem utilizava outros sistemas de pesca menos agressivos.<sup>627</sup> Decerto tratava-se de conflito entre tipos de pesca praticados no estuário: de um lado a linha e o aparelho, do outro a rede de emalhar associada à prática de bater na água com longas varas ou remos. Talvez este sistema indicie alguma especialização entre os pescadores locais e até a chegada de pescadores de outras paragens.

A estatística das pescas de 1900<sup>628</sup> aponta para aumento significativo do número de barcos relativamente aos dados de Baldaque da Silva: 37, com uma tonelagem total de 33.560 t., no valor de 381\$100 réis (mais 116\$600 réis de redes e aparelhos). Pequenas embarcações, como sempre. Contabilizava o número de 37 pescadores, dando assim para cada embarcação um único pescador, o que pecará por defeito e parece não estar totalmente de acordo com os números de Baldaque, segundo os quais os botes teriam uma média de três homens.<sup>629</sup> Poderá, contudo, não haver contradição: o proprietário constituiria a tripulação fixa do bote, mas, em geral, teria um ou dois “camaradas”, nem sempre matriculados. Na pesca do mar, as artes eram principalmente linhas<sup>630</sup> para o safio e o sargo; espinhéis<sup>631</sup> para o pargo e o robalo; carrião<sup>632</sup> para o robalo e a cavala; covos<sup>633</sup> para moreias; e tresmalhos<sup>634</sup> para espécies indiferenciadas.

---

<sup>627</sup> AHMO, AB 1/14, f. 69v.º (7 de Abril de 1880).

<sup>628</sup> *Estatística das Pescas Marítimas*, anno de 1900.

<sup>629</sup> A pesca era, nesta costa, uma actividade quase exclusivamente masculina. Em 1906, por exemplo, a *Estatística das Pescas* (1908, pp. 104 e 105) não mencionava qualquer mulher em Sines, mas em Milfontes refere uma, em cinco pescadores, nos tresmalhos, e mais uma, em oito, na pesca à linha, o que poderá significar, de algum modo, o carácter mais familiar e de auto-subsistência da pesca em Milfontes, ao contrário de uma maior “industrialização” da pesca em Sines. Elas eram no entanto empregadas na indústria conserveira de Sines (cfr. AMORIM, 2002).

<sup>630</sup> Arte formada por linha de suspensão armada inferiormente com chumbada e um ou mais anzóis, empatados em estralhos de fio de diâmetro inferior ao da linha principal (MOREIRA, 1987, p. 659).

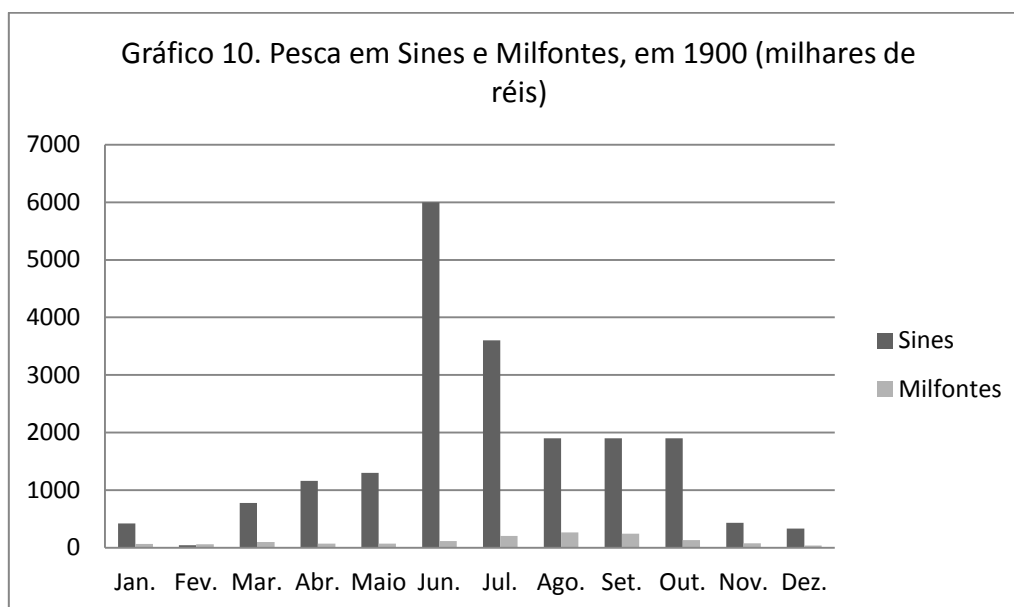
<sup>631</sup> Espinhel ou espinel, designado preferencialmente por “aparelho”, compõe-se de uma linha de comprimento variável, com estralhos de linha mais fina, dispostos equidistantes, na ponta dos quais se empatam anzóis. É fixado por poitas e flutua por meio de bóias (MOREIRA, 1987, pp. 659-669).

<sup>632</sup> Arte de que não foi possível obter descrição.

<sup>633</sup> Conjunto de artes, de dimensões e materiais diversos, destinados essencialmente à captura de crustáceos e peixes ditos “sem escama”. Estas armadilhas são artes passivas, colocadas no fundo, iscadas

Em água salobra, isto é no rio, chinchorros<sup>635</sup>, tapa-esteiros<sup>636</sup> e canas. Além destas artes, números posteriores da *Estatística das Pescas Marítimas* (por exemplo de 1910) citavam ainda as tarrafas de mão, as redes corvineiras, as físgas e os bicheiros.<sup>637</sup> A corvina, espécie que atinge grandes dimensões, era pescada entre Abril e Julho, conforme o seu ciclo reprodutivo.

A quantidade de capturas sofria naturalmente oscilações sazonais, em Milfontes e em Sines. A grande diferença entre os dois portos vizinhos era traduzida pela enorme superioridade de Sines, que empregava na pesca muito mais gente e uma tonelagem muito superior, além de formas mais produtivas, como as armações. No ano de 1900, o rendimento mensal da pesca em Milfontes e Sines teve, em termos gráficos, o seguinte resultado (gráfico 10):



Elaboração própria, a partir de ACM, 11 – 3-IV-1-7

---

e de modo que a boca fique colocada lateralmente. A espécie capturada penetra e não pode sair, devido à entrada em tronco de cone (MOREIRA, 1987, pp. 672-675).

<sup>634</sup> Rede tripla de emalhar, com panos de rede de diferentes malhagens, suspensos verticalmente.

<sup>635</sup> Rede envolvente de arrastar, de pequenas dimensões, empregada em sítios pouco profundos. Segundo Baldaque da Silva, usava-se na Costa da Galé, Melides, Santo André e Sines (SILVA, I, 1991, p. 247).

<sup>636</sup> Arte fixa de armar, constituída por panos rectangulares de redes de malhagem fina, instalada durante a baixa-mar, em esteiros ou acidentes naturais (MOREIRA, 1987, p. 657). No caso do rio Mira, alguns pescadores desta arte seriam da freguesia de São Luís, que margina grande parte do rio, a partir do primeiro grande meandro para montante: em 1906, duas das embarcações eram desta freguesia (*Estatística das Pescas*, de 1906, 1908, pp. 108 e 109).

<sup>637</sup> As redes corvineiras eram redes largas, de malha larga, que se instalavam no fundo do rio, de atravessado. Físgas e bicheiros eram compostos por uma haste de madeira, em cuja extremidade se fixavam, respectivamente, uma ponta metálica em forma de arpão ou garfo e de anzol (SILVA, I, 1991, pp. 277 e 278).

Entre 1903 e 1907, a situação da pesca, em Milfontes, tendo em conta vários parâmetros – número de embarcações e de tripulantes, tonelagens e valores dos barcos, dos aparelhos e do pescado – era a seguinte, segundo números publicados por Adolfo Loureiro:

Quadro 14. Milfontes: situação da pesca no princípio do séc. XX

Anos	Número de barcos	Tripulantes	Tonelagem dos barcos	Valor dos barcos	Valor dos aparelhos	Valor do pescado	Imposto pago
1903	35	35	32,00	385\$000	354\$900	1.023\$410	47\$677
1904	36	36	35,64	407\$000	357\$950	982\$960	50\$698
1905	44	44	41,00	484\$000	370\$050	852\$460	46\$821
1906	46	46	44,73	506\$000	369\$250	1.071\$120	56\$867
1907	31	31	31,41	341\$000	402\$920	932\$420	46\$683

Fonte: LOUREIRO, IV, 1909, p. 131.

Comparando com os dados do mesmo autor para o “districto marítimo de Sines”, aproximadamente para o mesmo período, confirma-se a grande distância a que se encontravam os dois portos de pesca:

Quadro 15. Sines: situação da pesca no princípio do séc. XX

Anos	Número de barcos	Tripulantes	Tonelagem dos barcos	Valor dos barcos	Valor dos aparelhos e redes	Valor do pescado	Imposto pago
1902	250	595	430,79	14.760\$000	44.362\$000	22.418\$510	1.128\$099
1903	226	480	345,98	12.840\$000	30.512\$000	22.691\$240	1.141\$823
1904	230	480	345,98	12.440\$000	30.512\$000	34.808\$337	1.751\$555
1905	250	482	396,00	13.840\$000	30.512\$000	25.042\$565	1.260\$140
1906	250	482	396,00	13.790\$000	30.512\$000	33.665\$185	1.694\$032

Fonte: LOUREIRO, IV, 1909, p. 112.

Sines merece, aliás, uma atenção mais demorada, não só tendo em conta a sua importância no quadro do Litoral Alentejano, como para uma melhor contextualização da realidade de Milfontes. O modo de vida da população era “anfíbio”.<sup>638</sup> Nas palavras do médico de Sines, Francisco Luís Lopes, relativamente a esta vila, em 1849, “um mesmo homem pesca, lavra, negocia” (LOPES, 1985, p. 43). No entanto, com centenas de pescadores e de barcos, com as suas armações e, finalmente, com a indústria conserveira, constituía uma realidade económica e social com uma dimensão bem diferente da de Milfontes.

O sector das pescas englobava aqui os pescadores individuais, com pequenas companhias, e a pesca empresarial, ocupando significativo número de homens. Por meados do século XIX, Francisco Luís Lopes escrevia que a antiga armação de pesca<sup>639</sup> era lançada em Maio e levantada em Setembro, empregando 21 homens e sete barcas (*ibidem*, p. 52). Os 18 sócios da empresa tinham acções de 120\$000 réis cada um, atingindo o lucro líquido 450\$000 a 500\$000 réis; nos melhores anos, porém, podia ir até ao conto de réis e nos piores ficar-se em saldo negativo. Lopes dá-nos uma imagem colorida da chegada do peixe da armação ao porto:

Quando o peixe abunda no cêrco, a lancha que está de vigia dá signal para terra, e logo os rapazes aturdem as ruas da Villa com o secular e agudo grito de “*Abala, abala!*” E enquanto todos se perguntão uns aos outros a qualidade e a abundância do peixe, os almocreves correm à porfia para a ribeira, para d’ahí a pouco regressarem, tambem a correr a cada qual mais póde, com cargas de peixe estripado, em direcção a Beja, Melides, Santiago, Cercal, Grandola, etc. (*ibidem*, p. 53)

Em Sines, são antigas as notícias sobre o transporte de peixe por almocreves, às vezes com resistência da Câmara, sempre preocupada em garantir o abastecimento local. Por postura de 1849, ainda em vigor em 1868, todo o pescador que apanhasse peixe ou marisco era obrigado a trazê-lo ao lugar do Areeiro, mais próximo do centro da vila, para ali ser vendido ao povo, devidamente avisado por piques do sino do açougue,

---

<sup>638</sup> Cfr. RIBEIRO, 1991a, p. 1130.

<sup>639</sup> Porém, em 1839, havia duas armações – a “Velha” e a “Nova” –, cujos proprietários aparentemente litigavam. AHMS, PT/CMSNS/CMSNS/FOR/H/I/14, fls. 162v.º-163v.º, publicado por PATRÍCIO, 2011.

sendo que os almocreves também o podiam comprar, mas só depois de uma hora disponível ao povo. No tempo em que a armação estivesse no mar, o peixe apanhado pelas barcas seria vendido na Praia Grande ou, no caso de o mar o não permitir, na Ribeira, e o peixe que viesse do meio-dia para diante deveria vir ao sítio do Areeiro. Especificava-se que as barcas que trouxessem pesca de cavalas deveriam reservar 50 cavalas, pelo menos, para vender ao povo. Decerto, a abundância de cavala e o seu escasso valor comercial conferiam-lhe boas condições de alimento popular. Também a armação era obrigada a trazer o pescado à praia ou à Ribeira, vendendo-o ao povo, ao retalho ou à lota. Aqueles que pescassem pelas pedras a maior parte do ano estavam isentos destas determinações, podendo vender o peixe onde lhe aprouvesse, conquanto a venda fosse feita em primeiro lugar ao povo e só depois ao almocreve (SILVA, 1869, 141 e 143).

Em 1919, em plena crise das subsistências, o jornal *A Folha de Sines*, reclamava contra a “ganância de maiores lucros” de pescadores e vendedores, com o peixe a ir à lota sem dar tempo à população para se abastecer e o pouco peixe posto à venda a atingir preços elevados.<sup>640</sup> O pescado de Sines era transportado por almocreves para diversas terras, no dorso de muares, com um *hinterland* que, além dos concelhos limítrofes, poderia chegar a terras mais distantes do interior. Além disso, era também exportado pelo porto, como se verá adiante.

A progressiva institucionalização das pescas, na segunda metade de Oitocentos<sup>641</sup>, veio conferir ao sector um mais claro ordenamento, mas a sobreposição de competências é assinalada em toda a costa portuguesa por Baldaque da Silva, no *Inquérito Industrial* de 1890.<sup>642</sup> Assim, a regulamentação municipal também intervinha no ordenamento do mar: a armação de Sines era particularmente protegida pelas posturas, que proibiam se deitassem redes de arrastar, sacadas e sardinheiras até uma légua de distância da armação, enquanto esta estivesse “em estado de apanhar peixe” (SILVA, 1869, p. 142).

O governo municipal cuidava também da manutenção dos recursos, vedando o lançamento de covos e nassas durante os meses de Junho a Setembro (*ibidem* p. 143), ou de Março a Junho, conforme outra postura, de 1852 (*ibidem*, p. 144), bem como da

---

<sup>640</sup> *Folha de Sines*, n.º 2, 15 de Julho de 1919, p. 1.

<sup>641</sup> Ver a criação da Comissão de Pescarias (em 2/8/1878), reorganizada em 14/8/1892 e depois em 1895, com a designação de Comissão Central de Pescarias (28/3/1895), interlocutora nos pedidos de concessões dos armadores, empresários, patrões e proprietários, representados individualmente ou em sociedades (AMORIM, 2011, p. 9).

<sup>642</sup> *Inquérito Industrial*, 1890, *Pesca*, *passim*.



disciplina da pesca proibindo que qualquer arte atravessasse o lanço de outra e exigindo que as sardinheiras fossem deitadas ao mar no lado oposto de onde viessem os cardumes (*ibidem*, pp. 142 e 144).

Em 1869, a antiga armação dera lugar a três armações com copo à valenciana<sup>643</sup>, destinadas à captura de sardinha, cujo produto era enviado para diversos portos do Reino.<sup>644</sup> Em 1886, segundo Baldaque da Silva, as armações eram as seguintes: “Silveira”, “Senhora das Salas”, ambas de João Francisco dos Santos, e “Santa Catarina”, de João Soares de Jesus (SILVA 1991, p. 142). Com tendência para crescer, o número de armações oscilou, de 1899 a 1910 entre as três e as cinco.

Em 1899, surgiu uma quarta, a “Andorinha”, e em 1902, a “Esperança no Futuro”, ambas de vida curta; em 1910, eram cinco.<sup>645</sup> Esta proliferação de armações num espaço relativamente limitado, verificada também noutros pontos da costa portuguesa, era ordenada através de uma caudalosa produção legislativa: a instalação das artes fixas fazia-se com base na “concessão de paragens”, renovadas anualmente aos empresários, que não podiam ser alteradas, nem alienadas; e, neste contexto, as artes móveis eram naturalmente excluídas das áreas vizinhas dos aparelhos fixos.<sup>646</sup>

---

<sup>643</sup> As armações de sardinha eram aparelhos de rede fixos destinados especialmente à captura da sardinha, de dois tipos: “à valenciana” e “redondas”. As primeiras usavam-se na costa meridional do Algarve, na baía de Sines, em Setúbal e entre os cabos da Roca e Espichel. Podiam pescar mais ou menos tempo, conforme as condições do mar: instalavam-se, em princípio, na Primavera e retiravam-se no Outono. O serviço de manutenção da rede e recolha do peixe era assegurado por um certo número de embarcações miúdas, as “barcas” e os “batéis” das armações”. Lançavam-se em fundos limpos com 10 a 20 braças de profundidade (cfr. MOREIRA, 1987, 504-509; SILVA, I, 1991, 225-230).

<sup>644</sup> SILVA, 1869, p. 124; *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes no Anno de 1901*, 1903, pp. 88 e 89.

<sup>645</sup> ACM, 11 – 3/IV/1/7.

<sup>646</sup> Cfr. AMORIM, 2011.

Fig. 47. Sines. Companhia esperando na praia (princípio do século XX).



Fonte: Álbum de D. Maria das Dores Lobo de Vasconcelos, cópia do Museu de Sines.

A necessidade de gente para prover as embarcações não era então satisfeita apenas com os naturais de Sines, originando migrações sazonais: assim, em Janeiro de 1912, chegaram a Sines 50 homens vindos do Algarve, no vapor *Algarve*, destinados às armações da sardinha que iam ser lançadas ainda nesse mês<sup>647</sup>, bastante cedo, acrescente-se, com os riscos inerentes.

No fim do período em estudo, em 1919, eram mencionadas quatro armações ao largo da baía de Sines: “Benvinda”, “Senhora das Salvas” (Velha)<sup>648</sup>, “Esperoeira” (“Borboleta”) e “Santa Catarina” (“Silveira”), cujos rendimentos, entre Fevereiro e 30 de Junho, foram, respectivamente, 35.263\$00, 25.913\$00, 17.450\$00 e 18.495\$00.<sup>649</sup> Uma empresa conserveira, a Canha & Formigal, chegou a ter a sua armação, a “Maria de Lourdes”, que foi lançada, pelo menos, entre 1910 e 1916<sup>650</sup>.

Há também notícia concreta de que duas companhias de pescadores de Aveiro se estabeleceram na costa de Santo André, em 1862, onde carregavam de sardinha várias embarcações costeiras destinadas a diversos portos (SILVA, 1869, p. 104). A sua

<sup>647</sup> *A Lucta*, n.º 2182, de 13 de Janeiro, de 1912, p. 4.

<sup>648</sup> A designação Senhora das Salas foi corrompida, frequentemente, em Senhora das Salvas, decerto por influência erudita.

<sup>649</sup> *A Folha de Sines*, n.º 2, 15 de Julho de 1919, p. 2. Cfr. PATRÍCIO, 2007. A localização das armações era a seguinte: A “Benvinda” por fora da laje dos Castelos; a “Senhora das Salas”, ao largo da ermida da Senhora da Salas, a “Santa Catarina”, ao largo de São Geraldo, e a “Esperoeira”, um pouco mais para sul (*Plano hidrografico da Baía de Sines*, 1925).

<sup>650</sup> ACM, 12 – 3/IV/1/7.

embarcação característica, o saveiro, usada para lançamento de redes de arrastar para a praia<sup>651</sup>, começou a aparecer em Sines na segunda metade do século XIX (SILVA, II 1991, p. 396).

Em postais ilustrados do início do século XX, observam-se embarcações deste tipo na baía de Sines (fig. 46), e há notícias da sua deslocação para sul, como mostra a notícia do naufrágio dum saveiro na barra do Mira, entre os acidentes ocorridos de 1903 a 1907 (LOUREIRO, IV, 1909, p. 120). Estão relacionadas, pelo menos em parte, com a expansão de comunidades de pescadores da costa de Santo André provenientes da região de Aveiro. Nos areais de Santo André, estes pescadores construíram as suas cabanas, de caniço e estorno para as paredes e cobertura, e paus de pinheiro para a estrutura, onde no início do século XX viviam cerca de 40 famílias (OLIVEIRA *et al.* 1994, pp. 213-222). Alguns pescadores originários de Vieira de Leiria também teriam chegado à costa alentejana, ilustrados em Milfontes pelo apelido Ramusga.<sup>652</sup>

Fig. 48. Sines: *Encalhando o saveiro* (ca. 1908).



Fonte: postal ed. Pap. e typ. de Paulo Guedes & Saraiva, Lisboa. URL: [http://postaisportugal.canalblog.com/albums/region\\_\\_\\_setubal/photos/1377822-sep03587.html](http://postaisportugal.canalblog.com/albums/region___setubal/photos/1377822-sep03587.html)

<sup>651</sup> A arte da xávega, típica deste processo de pesca, ter-se-á aqui desenvolvido com as migrações de pescadores da região de Aveiro.

<sup>652</sup> Como era voz corrente.

O aparecimento de artes diferentes e concorrentes<sup>653</sup> fizeram estalar conflitos no mar: em Setembro de 1898, alguns pescadores embarcados num saveiro abordaram dois cercos na costa de Santo André e ameaçaram as respectivas companhias com espingardas.<sup>654</sup> As disputas entre pescadores ocorriam regularmente na costa, devido a questões relacionadas com a intrusão de artes consideradas prejudiciais, ou mesmo pela luta por um “espaço vital mínimo” (MOREIRA, 1987, pp. 247, 248 e 254). A pesca por “cerco americano”<sup>655</sup> teria sido inicialmente praticada por pescadores de fora, mas no próprio porto de Sines existia em 1901 um “galeão” (ainda à vela) e no ano seguinte aparecia designado o “Cerco 8 de Dezembro”, para pesca da sardinha. Em 1902, havia dois cercos, empregando cinco embarcações, em que trabalhavam 40 pescadores.<sup>656</sup> Aparentemente, nem todos eram rendíveis, como escrevia um dos accionistas do “8 de Dezembro”, que se queixava de nenhuns proventos ter tirado.<sup>657</sup>

A menção à arte do cerco desaparece, porém, rapidamente da relação das artes usadas em Sines, até ao fim do período em estudo.<sup>658</sup> Ao longo destes últimos anos, além das armações (para captura da sardinha), as artes utilizadas eram as chinchas<sup>659</sup> (sardinha), os tresmalhos (diversos), as redes da lagosta (lagosta), as redes sardinheiras (sardinha), os covos (diversos, tais como lagosta, safios e outros), as nassas (moreia e safio), as linhas e anzóis (diversos, tais como pargo, safio e outros), o carrião (robalo, moreia, etc.), as canas e anzol (sarda e cavala), as físgas (linguado, azevia, etc.) e as taloeiras ou toneiras<sup>660</sup> (lula e choco).<sup>661</sup>

Formas de pesca mais produtivas, designadamente o cerco e o arrasto a vapor, eram temidas pelos pescadores da costa de Sesimbra a Sines, aliás em toda a costa, e chegaram a provocar movimentos colectivos de resistência à sua introdução. Desde a difusão do arrasto a vapor, em países como a França e a Espanha, havia denúncias de que os recursos sofriam com as capturas intensivas e a destruição dos *habitats*, pondo

---

<sup>653</sup> Os galeões e cercos americanos foram introduzidos em Portugal em 1884 (*Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos, Capitánias dos Portos e Respectivas Delegações*, 1892, p. 4).

<sup>654</sup> ACM, cx. 190, telegrama de 22 de Setembro de 1898.

<sup>655</sup> O “cerco americano” permitia franzir a rede pela tralha inferior no momento de copejar (MOREIRA, 1987, p. 361).

<sup>656</sup> ACM, 11 – 3/IV/1/7, fls. 26v.º e 27.

<sup>657</sup> AJFM, *Livro negro e de Ephemerides de Adelino d'Oliveira*, fl. 111.

<sup>658</sup> ACM, 11 – 3/IV/1/7; 12 – 3/IV/1/7.

<sup>659</sup> Aparelho de rede envolvente de arrastar, com saco, de pequenas dimensões, que se emprega em sítios baixos (SILVA, I, 1991, p. 247).

<sup>660</sup> Taloeiras ou toneiras, destinadas à captura da lula e do choco, tem uma peça de chumbo ou de madeira, guarnecida de alfinetes dispostos com os bicos para cima. Quando é de chumbo, prende-se directamente a uma linha; quando é de madeira, está fixada numa haste, por sua vez presa à linha (SILVA, I, 1991, p. 275).

<sup>661</sup> ACM, 12 – 3/IV/1/7.

em causa a sustentabilidade da actividade por esgotamento dos *stocks*. Em Portugal, Baldaque da Silva considerava que o arrasto a vapor era uma “arte de pesca altamente nociva, para uma região tão poupada e fértil como tem sido a que defronta com o continente de Portugal” (SILVA, I, 1991, p. 261); na realidade, tratava-se de “uma questão antiga, a uma escala maior – a da desarticulação de espaços de pesca quando a tecnologia o permitiu e os capitais mais fortes acudiram” (AMORIM, 2005, p. 14).

E, como antes se viu, os conflitos entre os pescadores podiam surgir: quando, em 1915, se formou em Milfontes uma empresa de pesca que ia recorrer a essas técnicas<sup>662</sup>, em Sines respondia-se que “ninguém pense por meio de pesca a vapor ou traineiras explorar esta costa”<sup>663</sup> e ameaçava-se destruir-lhe as redes.<sup>664</sup> O articulista preocupava-se com os estragos provocados por “certos processos de pesca” que “nem só matam a criação se não as pastagens”, e defendia as tradicionais armações, cujo estabelecimento “da Perceveira à barra de Milfontes”<sup>665</sup> dizia aceitar, mostrando que não temia quaisquer efeitos perniciosos desta arte.<sup>666</sup>

Em Agosto desse ano, os proprietários das armações de Sines enviaram, ao Ministro da Marinha, através da Associação Industrial local, um abaixo-assinado, em que pediam não fosse autorizada a pesca com “traineira”, que, diziam, iria impedir a procriação da sardinha entre os cabos de Sines e Sardão.<sup>667</sup> A 13 de Agosto de 1915, o escaler a vapor da firma Miranda & Filho, de Odemira, partiu para Peniche, com três pescadores a bordo, para trazerem uma embarcação e redes da “armação de pesca”.<sup>668</sup> No meio de viva oposição dos pescadores de Sines, “o buque de pesca que a seu bordo conduzia as redes da traineira”, que os três pescadores tinham ido buscar, chegou a Milfontes, no dia 23, sem que as ameaças dos pescadores de Setúbal e de Sines se tivessem concretizado, havendo “foguetório e grande animação no *cais*”.<sup>669</sup> No entanto,

---

<sup>662</sup> *Ecos do Mira*, n.º 76, 11 de Agosto de 1915, p.1; n.º 77, 18 Agosto 1915, p. 3; *A Lucta*, n.º 3480, de 16 de Agosto de 1915, p. 2. Ao que parece a sociedade era constituída por empresários de Odemira e de Milfontes, entre os quais talvez os irmãos Fortunato Simões dos Santos (que faleceu em 5 de Julho de 1915) e João Inácio dos Santos. Já em 1878, conhecidos capitalistas de Odemira, como Sousa Prado, com investidores de Cercal, Porto Covo e Sines, haviam tentado instalar uma armação no Pessegueiro, aparentemente sem sucesso devido a quebra de compromissos de alguns sócios relativamente ao capital social da empresa (ADS, n.º 8450).

<sup>663</sup> *Ecos do Mira*, 77, 18 Agosto 1915, p. 3.

<sup>664</sup> *Idem*, 76, 11 Agosto 1915, p. 1.

<sup>665</sup> Portanto toda a costa entre o cabo de Sines e a foz do Mira.

<sup>666</sup> *Ecos do Mira*, 77, 18 Agosto 1915, p. 3.

<sup>667</sup> *A Lucta*, n.º 3480, de 16 de Agosto de 1915, p. 2.

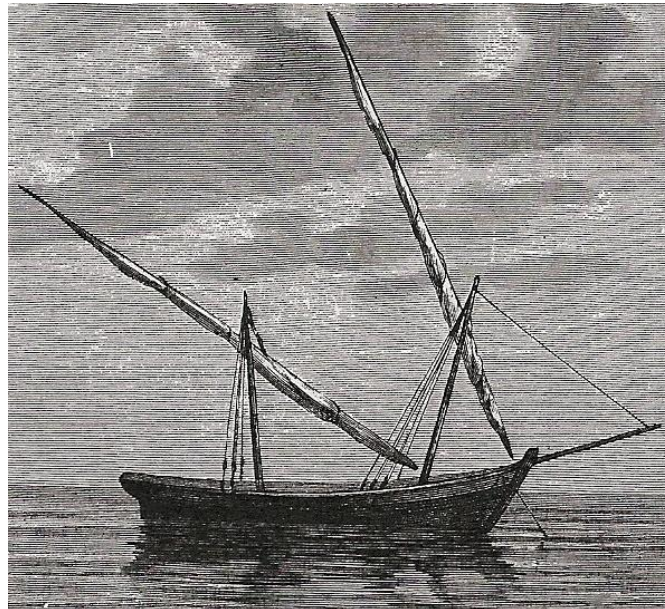
<sup>668</sup> *Ecos do Mira*, 78, 25 de Agosto de 1915, p. 3.

<sup>669</sup> *Idem*, 79, 1 de Setembro de 1915, p. 3.

também esta empresa parece ter falhado, não se sabe se devido à contestação ou a qualquer outra razão, pois dela não temos mais notícia.

Entre as embarcações empregadas na pesca, havia em Sines uma adequada às necessidades locais, o “caíque de Sines”, empregado na pesca costeira. Semelhante a qualquer caíque, em termos de aparelho, com coberta corrida, aparelhava dois mastros, com as respectivas vergas onde envergava velas latinas triangulares, podendo ainda lançar à proa um pau da bujarrona, para içar a respectiva vela no estai do traquete. Na época dos temporais, podiam varar em terra (SILVA, II, 1991, 406 e 407). A principal diferença destes caíques e os usados na pesca do alto, nos portos de Lisboa para sul e na meridional do Algarve, parece ser a sua menor dimensão (*ibidem*, pp. 381, 406 e 407).

Fig. 49. Caíque de Sines.



Fonte: SILVA, II, 1991, p. 406.

Depois de instituída a República, numa fase de proliferação grevista, assiste-se também em Sines, a conflitualidade envolvendo o sector das pescas. Problemas laborais verificaram-se em 1911, na pesca empresarial, quando os pescadores da armação “Borboleta” reivindicaram equiparação salarial aos das outras armações, e repetiram-se, em 1914, com os pescadores das várias armações. A situação desembocou na greve, apoiada pelos corticeiros, mas suscitou divisões entre os pescadores. Foi ainda constituída uma Associação dos Trabalhadores Marítimos, mas pouco depois, em fins

de 1917, foi dissolvida “por ordem do governo”, num contexto conflitual entre grupos de grevistas e de “amarelos” (MADEIRA, 1991, p. 43; PATRÍCIO, 2004, pp. 14, 16 e 17).

Directamente ligada à pesca industrial, a indústria conserveira, que se desenvolveu notavelmente em vários centros pesqueiros do País, fez a sua aparição em Sines em fins do século XIX, mas nunca se instalou em Milfontes. Verifica-se então a presença de industriais franceses.

A moderna indústria de conservas de peixe prosperara em França no segundo quartel do século XIX<sup>670</sup>; na Bretanha, simbolizou o arranque da economia industrial no século XIX (DUBOIS, 2004, pp. 202 e 211).<sup>671</sup> Porém, a escassez de sardinha naquela costa, que se fez sentir entre os anos de 1880 e 1888, a que se seguiu outra crise mais grave entre 1902 e 1913, induziu à deslocalização de unidades industriais para Portugal e Espanha.<sup>672</sup> O baixo custo da mão-de-obra e a abundância e qualidade do pescado apresentaram-se como factores responsáveis pelo grande desenvolvimento que o sector conheceu desde então.<sup>673</sup>

Em Sines, já no início da década de 80, Frank Pidwell tinha criado um estabelecimento de preparação de peixe na Praia Grande, tratando-se, tudo indica, ainda apenas de salga.<sup>674</sup> Em 1896, além deste estabelecimento de salga, existia a fábrica de conserva de sardinha de Paulo Soares.<sup>675</sup> Em 1904, foi aberta uma fábrica “à Senhora das Salas”; em 1904, abriu a de Pierre Béziers, que trazia o nome da importante Casa bretã Béziers (FICHOU, 2007)<sup>676</sup>; e em 1906, a Mercantil da Índia. Segundo os dados de Adolfo Loureiro, de 1909, havia em Sines duas fábricas de conservas de peixe, uma em laboração e a outra temporariamente parada. A primeira, P. Béziers & C.<sup>a</sup>, empregava cerca de cem pessoas, entre homens e mulheres, e a segunda 17 homens e 20 mulheres. A produção era calculada em 12 barcos, com pelo menos 50 milheiros cada um (LOUREIRO, IV, 1909, 113). Em 1911, laboravam duas fábricas, apenas quando a abundância do pescado o permitia, empregando entre 60 e 70 pessoas (MADEIRA, 1991, 43).

---

<sup>670</sup> Ver para a Bretanha, nomeadamente CAVACO, I, 1976, p. 296; BARBOSA, 1941, p. 17, cit in NEVES, 2007, p. 201; AMGHAR, 2009a.

<sup>671</sup> *Petits Ports du Pays de Lorient: Le trafic maritime à Port-Louis au XIXe siècle*. In AMGHAR, 2009.

<sup>672</sup> Cfr., designadamente, *Département du Morbihan*. In FARIA, 1950, p. 18, *apud* NEVES, 2007, p. 201; AMGHAR, 2009a.

<sup>673</sup> V. CORDEIRO, 1989, p. 25, *apud* NEVES, 2007, p. 201.

<sup>674</sup> AMS, PT/CMSNS/CMSNS/FOR/1/16, fls. 6v.º-8 (acta de 13 de Agosto de 1914).

<sup>675</sup> *Annuário Commercial*, 1896, p. 724.

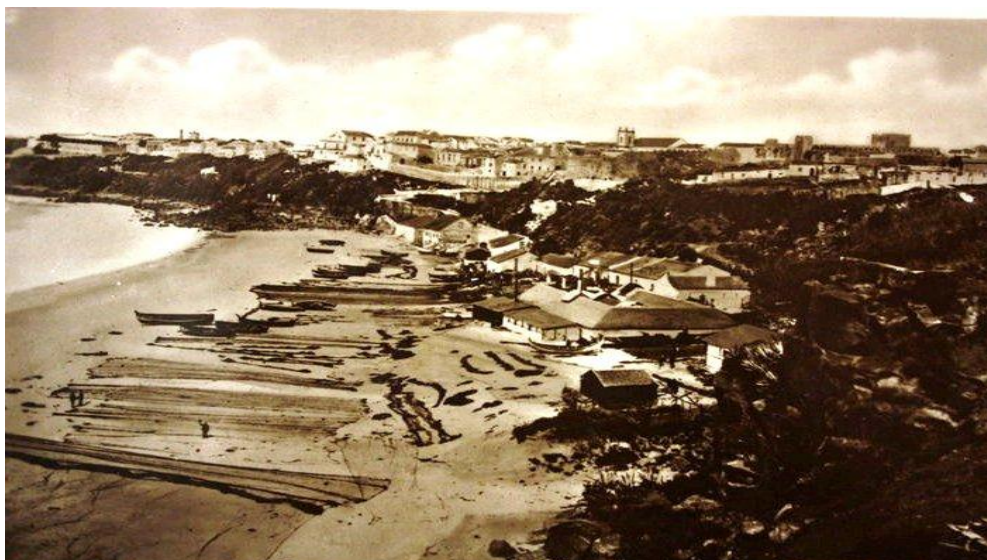
<sup>676</sup> No princípio do Outono de 1902, a sardinha havia desaparecido dos mares franceses; na Bretanha estalou uma grave crise económica e social.



A indústria, que dependia de factores múltiplos e aleatórios, era afectada pela irregularidade. Além de paralisar, com frequência, por falta de peixe, tratava-se duma actividade sazonal por natureza e, como indústria exportadora, exposta a frequentes crises de mercado, onde o principal privilégio do trabalhador consistia em alguma estabilidade de emprego (VALENTE, 1981, 635). No entanto, a indústria portuguesa competia então vantajosamente com a francesa, tendo inclusive aumentado a exportação durante a I Guerra Mundial e no pós-guerra (FICHOU, 2005, p. 83; idem, 2007, p. 121).

Em Janeiro de 1919, existiam em Sines três fábricas, que laboravam com folhas de flandres e estanho: Société La Bretagne, Lidadora e Daniel & Raimond (antiga Canha & Formigal). Esta última tinha recebido alvará em 1916 e situava-se na Praia Grande.<sup>677</sup> No final do período distinguia-se a fábrica J. A. Júdice Fialho, com sede em Faro, que, em 1925, fazia parte das maiores empresas do Alentejo, com 128 trabalhadores (GUIMARÃES, 2006, pp. 152 e 159; SERRA, 2007).

Fig. 50. Sines. Redes estendidas e fábricas, na praia (princípios do século XIX).



Fonte: Álbum de D. Maria das Dores Lobo de Vasconcelos, cópia do Museu de Sines.

Nesta fase, a exportação de pescado, fresco, salgado ou em conserva, para o estrangeiro, a partir do porto de Sines, atingiu valores com algum significado, mantendo, em conjunto com as cortiças, presença regular nas remessas. Em 1914, ano

---

<sup>677</sup> No mesmo ano foi concedido alvará a Eugénio Boulain para salga e preparação de peixe, e, em 1918, a Bento António dos Santos, para o mesmo fim. Apesar disso, nenhuma destas duas fábricas estava em funcionamento em 1919 (PATRÍCIO, 2004, pp. 18 e 19), o que, mais uma vez, mostra a inconstância do sector.



inicial da I Guerra, a exportação de sardinha em conserva apresentava valores inferiores à do marisco (sobretudo, lagosta):

Quadro 16. Sines. Exportação de pescado em 1914

Designação	Quantidade/Kg	Valor em escudos
Marisco não especificado	7.628	1.976\$00
Peixe fresco e com sal (sardinha)	5.000	337\$00
Sardinha em conserva	4.958	547\$00

Fonte: *Comércio e Navegação, Ano de 1914*, 1916.

A instalação das primeiras fábricas de conservas em Sines verificou-se numa altura em que aqui se desenrolavam movimentos sociais, sobretudo dos operários corticeiros que se organizavam e promoviam as primeiras greves. Em Abril de 1913, surgiu um Comité dos Operários de Indústria das Fábricas de Conservas de Sines, responsável pelas greves no sector no mesmo ano, em que os trabalhadores pretendiam melhores salários (MADEIRA, 1991, pp. 43 e 44). Numa das fábricas, Canha & Formigal, cujos encarregados eram franceses, as mulheres descabeçavam o peixe num compartimento exíguo, coberto de zinco, no meio de águas sujas e restos de peixe, onde não havia sentinas nem fornecimento de água. E o facto da indústria conserveira empregar muitas mulheres era propício a um ambiente sexista. As jovens, especialmente, podiam ser sujeitas a perseguição sexual; num caso de acusação de violação de uma rapariga de 13 anos, por parte de um encarregado, o povo, face à inacção da justiça, levantou-se e houve confrontos com a Guarda (*ibidem*).

Volvamos ao rio Mira e a Milfontes onde encontramos um panorama muito diferente do de Sines. O censo de 1911 classificava como marítimos apenas 20 indivíduos<sup>678</sup>, numa população de 481 pessoas, o que, de qualquer modo, mostra algum crescimento, de acordo com a evolução populacional então verificada. Os números são significativos pela reduzida percentagem, mas resta saber o que o censo considera como marítimos (se pescadores e marinheiros, ou apenas estes). A questão terá alguma pertinência porque, em 1920, o censo da população e a estatística das pescas oferecem, como habitualmente, números diferentes. A das pescas fala em 112 pescadores, dos quais 7 menores, em 51 embarcações de remo e vela, num total de 61 toneladas; o

---

<sup>678</sup> *Censo da População*, 1911, I, 1913, p.40.

recenseamento populacional enumera 60 marítimos. Problema de critérios e/ou fontes, certamente. Refira-se, a propósito, que a explicação da discrepância nas estatísticas entre o número de pescadores matriculados e os que efectivamente se dedicavam à actividade é encontrada, por Inês Amorim, em várias causas, como sejam a tentativa de fuga aos impostos e ao recrutamento marítimo, a forma contraditória com que autoridades marítimas e aduaneiras geriam a situação e a mobilidade dos pescadores (AMORIM, 2001, pp. 125 e 126).

Finalmente, em resposta a um inquérito superior, datado de 1920, o delegado marítimo de Milfontes apresentava o ponto da situação para a parte final do período em estudo: informava que o número total de inscritos marítimos e fluviais era de 314, sendo 71 as embarcações registadas, com uma tonelagem bruta de 87 T (botes de uma a uma e meia toneladas), e 142 os tripulantes. O delegado acrescentava que a pesca marítima apenas se realizava entre meados de Maio e meados de Outubro, por a barra não permitir saídas, empregando-se os pescadores, no restante tempo, em trabalho agrícola e pesca do rio.<sup>679</sup> Boa parte da população tinha, então, como se confirma, um modo de vida “anfíbio”, em que a pesca era um complemento da actividade agrícola, condição comum a grande parte da população ribeirinha portuguesa.<sup>680</sup> Como a caracterizavam os vizinhos, era a “terra dos três b”: o **brejo** (ou a cerca), o **bote** e o **burro**.<sup>681</sup> A população podia combinar as oportunidades oferecidas pelos calendários agrícola e marítimo, numa pluriactividade que traduzia a diversidade de relações entre a população e este território complexo.<sup>682</sup>

Porto de pesca artesanal e costeira e de marisqueio à maré, Milfontes não conhecia as migrações sazonais que se verificavam em Sines, quando as armações necessitavam de muitos braços. Alguns pescadores de fora, como os ramos familiares dos aveirenses de Santo André, podiam continuar a deslocar-se até aos lugares da costa alentejana, mas o seu número não parece significativo. Neste porto onde não existia

---

<sup>679</sup> AGM, *Delegação Marítima de Vila Nova de Milfontes*, cx. 1367.

<sup>680</sup> As próprias narrativas lendárias de seres e de lugares onde ocorriam factos característicos do maravilhoso popular reflectem essa dualidade. Ao lado do assustador “peixe-homem”, tipicamente da cultura marítima, ocorria nos Rochos Pretos a lenda de uma moura encantada muito frequente nas áreas rurais (QUARESMA, 2003, pp. 106, 107, 210 e 211).

<sup>681</sup> Estes animais de trabalho eram, segundo as estatísticas da primeira metade do século XX, bastante numerosos em Portugal, mas irregularmente distribuídos. Em Milfontes, uma estatística de 1955 dá 190 animais e 151 manifestantes (*Gado e Animais de Capoeira. Arrolamento Geral efectuado em 15 de Dezembro de 1955 no Continente e Ilhas Adjacentes*, s.d., pp. 18 e 19).

<sup>682</sup> Cfr. LE BOUËDEC, 2004, p. 48.

pesca empresarial, nem número significativo de assalariados dependentes da pesca, eram desconhecidos conflitos laborais como os que se verificavam em Sines.

Além do estuário do Mira, o abrigo do Canal, a cerca de 2 km a norte, continuou a ter o seu papel, sendo preferencialmente utilizado como abrigo nos meses de Verão, em alternativa ao rio e sua barra. Em 1915, dizia-se que a nova empresa de pesca para operar na costa, em criação, iria pressionar os poderes competentes para arranjar uma calheta no Canal, dado o estado da barra.<sup>683</sup> Porém, as primeiras obras de arte para melhorar as condições do abrigo natural datam apenas dos anos 30 do século XX.

Quanto à comercialização do pescado, em Milfontes, a venda, precedida de toque de sino do concelho, efectuava-se na praia da barca da passagem, com excepção para o peixe grosso, como a corvina, que deveria ser trazido ao açougue e aí cortado e distribuído pelos compradores. A pesca com cana ou tarrafa (de mão), naturalmente menos considerável e frequentemente destinada a auto consumo, estava isenta de regulamentação, podendo o pescador, se quisesse, levar o peixe para casa e aí vendê-lo. Uma disposição especial, vinda também certamente das posturas antigas, obrigava os pescadores a abastecerem a população no tempo da abstinência quaresmal.<sup>684</sup> Em Abril de 1858, 15 moradores de Milfontes requereram à Câmara de Odemira a observância das antigas posturas, no respeitante à prioridade do abastecimento da população, pois os almocreves compravam abusivamente o peixe, antes de ele ser exposto na praça com prévio toque do sino respectivo. A Câmara decidiu prorrogar a decisão, pois reconhecia existir antagonismo de interesses entre uma classe dos industriais e os requerentes.<sup>685</sup> Os tempos, porém, eram outros, e os princípios do Liberalismo económico já estavam, se não totalmente, pelo menos suficientemente assimilados, pelo que o requerimento terá acabado tacitamente indeferido. De qualquer modo, Milfontes não pescava o suficiente para um comércio importante, e raramente o pescado iria além de um raio de 15 a 20 km. É possível que parte do peixe consumido no Cercal, em S. Luís ou mesmo em Odemira fosse proveniente de Milfontes.

Note-se que os portos do Algarve também enviavam peixe, através dos inevitáveis almocreves, até ao Alentejo. Dos portos algarvios, vinham, em princípios do

---

<sup>683</sup> *Ecos do Mira*, n.º 74, 24 Julho 1915, p. 3

<sup>684</sup> AHMO, CB 2/ 3, título *Pescadores*.

<sup>685</sup> AHMO, AB 1/7, fls. 135v.º e 136 (7 de Abril de 1858).

século XX, almocreves (ditos “sardinheiros”) a terras do interior do concelho de Odemira, como Sabóia.<sup>686</sup>

Uma forma de produção piscícola, a aquacultura, era referenciada, enquanto propósito do médico e proprietário de Odemira, Abel da Silva Ribeiro, em princípios da década de 80 do século XIX. Este, em entusiástica carta dirigida ao Abade de Miragaia, publicada no verbete “Villa Nova de Mil Fontes”, do *Portugal Antigo e Moderno* (LEAL, XI, 1990, pp. 857- 859), referia os seus ensaios com algumas espécies – robalo, dourada, tainha e linguado – no rio Mira, que ele considerava as primeiras experiências com peixes de água salgada em Portugal e talvez na Europa. Terá acabado com os seus projectos nesta área, segundo escrevia, desiludido com o desinteresse das instâncias do poder (*ibidem*).

Sobre a produção artificial de espécies marinhas, em 1929, o ex-deputado António Mantas, então residente em Milfontes, lembrando um assunto que tratara no Parlamento por volta de 1915, fazia suas as conclusões de um relatório de Aníbal Oliveira, que chamava a atenção para os bancos de ostras existentes no rio Mira e os terrenos marginais propícios para a ostreicultura. Concluía do proveito em desenvolver aqui a exploração ostreícola, tal como se fazia em países como a França, a Holanda, a Inglaterra e a Itália.<sup>687</sup> Ressalve-se que desde meados do século XIX se fazia exploração intensiva de bancos de ostras no rio Tejo, nomeadamente para exportação, ainda que os concessionários parecessem mais interessados em explorar os recursos do que em renová-los.<sup>688</sup> O Estado, através de legislação apropriada, determinou que os bancos ficassem sujeitos a gestão estatal, reservando parte para usufruto público não comercial.<sup>689</sup> Tanto Ribeiro como Mantas conheciam realidades como a do Tejo e eram, decerto, influenciados pelas suas leituras, mas as suas sugestões caíam em saco roto pois ninguém estava disponível por as levar adiante. A piscicultura e a ostreicultura só chegariam ao rio Mira na 2.ª metade do século XX.

---

<sup>686</sup> AHJFS, *Livro de Registo de Correspondência da Junta de Paróquia*, iniciado em 12 de Fevereiro de 1914, fls. 17 v.º-18 e 21-21 v.º

<sup>687</sup> *Diário de Notícias*, 9 de Novembro de 1929, p. 9.

<sup>688</sup> DIAS, 2001, 60-64.

<sup>689</sup> *Comissão de Ostreicultura. Primeiro Relatório*, 1913, pp. 7-14.

## **2.4 Balnearismo**

É antiga a frequência das praias pela população camponesa, nos dias 24 de Junho (nascimento de S. João) e 29 de Agosto (martírio de S. João), em que incluíam os gados, cumprindo a velha tradição dos banhos santos.<sup>690</sup> Estes banhos inscrevem-se em antigo culto da água e no imemorial e ecuménico simbolismo purificador e regenerador da imersão, que o cristianismo assimilou no baptismo (ELIADE, 2004, pp. 250-254). Daí, a ligação a S. João Batista de todos os ritos e lendas populares relacionadas com a água, que na região de Odemira estão bem ilustrados nas tradições sobre “fontes santas” e, naturalmente, nos banhos santos. A presença dos animais nas praias concorridas por pessoas acabaria por ser proibida por motivos higiénicos, já entrada a segunda metade do século XX.<sup>691</sup>

Em toda a costa entre Porto Covo e Aljezur, existe antiga lembrança destes banhos. Especialmente o “banho do 29” de Agosto (que valia por 9, ou, segundo alguns, por 29) constituía uma prática e um ritual anualmente repetidos. Ao banho na manhã de S. João, a 24 de Junho, acorria, por exemplo, à Zambujeira gente de várias freguesias do concelho<sup>692</sup> e o “do 29” acabaria por dar origem a uma feira, devido concentração de gado, que contribuiu para a formação desta povoação. Muitas das pessoas, sobretudo as que vinham de mais longe, chegavam na véspera e passavam a noite junto ao mar, em grande animação; no dia seguinte, bem cedo, todos tomavam o banho. Antes de nascer do sol, aproveitavam para ir à água das fontes próximas, pois estas também eram tidas por santas. Na praia da ilha do Pessegueiro, as notícias sobre o banho do 29 remontam ainda à primeira metade do século XIX (LOPES, 1985, p. 37). Mas não era só nas praias que se tomavam estes banhos, animados por cantos e bailes: no próprio rio Mira, junto a Odemira, o banho “do 29”, de madrugada, era “hábito antiquíssimo”. Um jornal local republicano defendia, em 1913, estes costumes antigos que ninguém tinha o direito de censurar, certamente porque sobretudo a gente mais “fina”, cristã e conservadora criticava essa prática popular.<sup>693</sup> Estes festivos banhos santos, de remota tradição pagã, com “músicas e danças” que se prolongavam noite dentro, mantiveram-se até há bem pouco tempo.<sup>694</sup> E, na realidade, empurram para épocas longínquas os banhos de mar, a

---

<sup>690</sup> Mas a 24 de Junho era sobretudo em água doce, nos rios e fontes.

<sup>691</sup> *Odemirense*, ano VI, n.º 119, de 1 de Junho de 1960, pp. 2 e 3.

<sup>692</sup> *Cfr. Ecos da Serra*, n.º 1, 15 de Julho de 1925, p. 1.

<sup>693</sup> *Ecos do Mira*, n.º 3, de 3 de Setembro de 1913, p. 1.

<sup>694</sup> *Odemirense*, ano VI, n.º 119, 1 de Junho de 1960, pp. 2 e 3.

que a prática da vilegiatura marítima das elites românticas deu visibilidade e percepção enquanto novo espaço/tempo de “civilização”.<sup>695</sup>

Embora sem qualquer relação com os banhos, as primeiras menções de sabor “turístico” conhecidas sobre a região encontram-se na literatura de viagens de inícios do século XIX, cujos relatos, imbuídos do culto romântico do exótico, legaram interessantes quadros dos locais visitados, como os que se referem a Milfontes, da autoria de George Landmann, coronel no “*Corps of Royal-Engineers*” britânico (LANDMANN, II, pp. 143 e 144); do poeta Robert Southey (CABRAL, ed., 1960, p. 59); de J. Taylor (TAYLOR, 1827)<sup>696</sup>; ou de Henry John George Herbert, 3.º Conde de Carnarvon (CARNARVON, 1848, pp. 238 e 239). Um pouco na tradição do *Grand Tour* (a viagem educacional dos jovens aristocratas ingleses do século XVIII), que na verdade chegara ao fim com as guerras napoleónicas, estes viajantes, mesmo Southey que fez a sua viagem mais cedo, tinham já outras perspectivas relativamente às viagens. Estas haviam-se tornado uma forma de evasão, ainda que, no caso de Landmann, um soldado com preocupações culturais, a sua viagem tivesse objectivos mais precisos de observação do território.<sup>697</sup>

O balnearismo contemporâneo começou a divulgar-se quando a talassoterapia se difundiu em associação com os novos conceitos naturalistas aplicados à medicina, ainda no século XVIII. Concomitantemente despontou uma nova forma de olhar a paisagem, através de uma “estética do sublime” (CORBIN, 1990, p. 142). Ocorrem narrativas em que se procura exprimir o “delicioso horror” ou a “alegria terrível” experimentada perante a imensidão trágica do oceano (*ibidem*)<sup>698</sup>, como na descrição do conde Carnarvon, quando, em dia tempestuoso, se extasiou diante do mar em Milfontes:

“The dash of the waves sounded in my ears like the voice of a welcome and a well-known friend, and I rejoiced to see the great Atlantic – a splended sight! – breaking over low rocks, and crested with foam almost to the horizon, come dashing against a succession of headlands, struggling and buffeting with the Villa Nova [de Milfontes] stream, which seemed to pour into its bosom no tributary tide.” (Earl of CARNARVON, 1830, p. 134)

---

<sup>695</sup> Cfr. MACHADO, 1996, pp. 44 e 45.

<sup>696</sup> O termo na versão inglesa é “*gardens*”.

<sup>697</sup> Cfr. BATTILANI, 2001, p. 86.

<sup>698</sup> Cfr. NUNES, 2003, p. 139.

O sentimento romântico perante o mar resulta numa “nova economia das sensações”, para a qual “estética, moral e terapêutica [...] formam uma cadeia coerente” que explica o desejo da praia (CORBIN, 1990, p. 148).<sup>699</sup> E o “território do vazio, até então do não dito, vai, a partir daí, exercer um fascínio crescente” sobre os sábios viajantes (*ibidem*, p. 136) e sobre cada vez mais largas faixas da população.

A prática dos banhos de mar foi iniciada pelas elites dos países mais desenvolvidos da Europa – Inglaterra, Alemanha e França – e começou a difundir-se em Portugal cerca de 50 anos depois. No entanto, em Lisboa, os banhos salgados já eram notados por viajantes estrangeiros em finais do século XVIII, em praias como Pedrouços e Junqueira: às quatro ou cinco da manhã, grande quantidade de gente dirigia-se para esses locais em botes providos de cortinas para que as pessoas pudessem mudar-se (RUDERS, 1981, p. 121). Um curioso texto de literatura de cordel, publicado em Lisboa, em 1811, apreciava os banhos como panaceia para todos os males, “[...] afugentando os herpes, expelindo flatos hemorroidais, rebatendo os vômitos, engordando os tísicos, aplainando os corcundas, endireitando os vesgos” (*apud* MADUREIRA, 1990, p. 45), uma versão popular do discurso científico que via a utilização médica da água como meio de cura de doenças que hoje diríamos dos foros dermatológico, reumatológico, venereológico, infeccioso, psiquiátrico, etc. (*ibidem*).

Um dos males mais temidos antes do aparecimento dos modernos antibióticos, a tuberculose pulmonar, era combatido, nomeadamente, através da frequência da praia, onde os doentes usufruíam dos efeitos benéficos do ar marinho. Num estudo do início do século XX, figuravam, tendo em vista esse desiderato, as estâncias balneares do Litoral Alentejano, Sines e Vila Nova de Milfontes (EÇA, 1906, pp. 59 e 60).<sup>700</sup> Em Sines, o industrial corticeiro catalão José Prats, que havia desenvolvido actividade nesta vila, deixou, em testamento, o palacete e a fábrica que aqui possuía para sanatório, testamento que os herdeiros chegaram, sem sucesso, a considerar nulo (PATRÍCIO, 2010, pp. 202 e 203).

As práticas balneares obedeciam a preceitos, desde logo respeitantes à imagem dos banhistas. Como escreve Corbin, “o pudor e o medo da violação ocular exigem o traje de banho”, e por princípios de Oitocentos,

---

<sup>699</sup> *Ibidem*.

<sup>700</sup> Cfr. FREITAS, 2007, p. 110.

“hommes et femmes portent une longue tenue de bure brune par-dessus un large pantalon. Longtemps prolifèrent les accoutrements individuels; puis le vêtement de bain se normalise, s’uniformise en fonction de trois impératifs: moral, thérapeutique et gymnique.” (CORBIN, 1990, p. 97)

No País, a importância das praias alentejanas passava despercebida. Ramalho Ortigão não incluiu qualquer praia alentejana – tão-pouco do Algarve, é verdade – no seu roteiro balnear (ORTIGÃO, 1876). E, ainda em 1908, havia quem não encontrasse qualquer praia digna de menção entre Sines e Lagos (Luz) e de Sines afirmasse que era uma pequena praia, “a mais familiar e timorata das suas congéneres portuguesas”, um pouco internacional com alguns espanhóis vindos por Badajoz e Aiamonte (ARROIO, 1908, p. 117). Nada de estranhar: em Portugal, como lá fora, o Sul entrou tarde no grande turismo balnear (BOYER, 1996, pp. 86 e 87). Depois, a perifericidade do Litoral Alentejano, a falta de transportes e a escassa população do *hinterland*<sup>701</sup> restringiam as praias alentejanas a uma clientela limitada, de origem local e regional. O próprio caminho-de-ferro que havia revolucionado os transportes terrestres, com impacto no desenvolvimento das viagens turísticas (MATOS *et al.*, 2009), passava longe do Litoral Alentejano.

Em meados do século XIX, Sines era a estância balnear mais conhecida do Litoral Alentejano. O médico Francisco Luís Lopes deixou uma saborosa descrição dos banhos e dos banhistas de Sines, por meados do século XIX:

“De verão ha mais animação na Villa, especialmente d’ Agosto a Novembro, pela concorrência de gente que vem a banhos. Uma centena d’ Alemtejanos e Alemtejanas, vem aqui annualmente apagar no mar os ardores do sertão. A maior parte por doença – poucos por *dandysmo*. Chegão a armar-se na praia 20 barracas de banhistas. *Les baigneuses* em geral apresentam-se pela manhã a tomar os banhos *sans costume*. Cada uma veste a trapagem mais ruim que tem – e, a fallar a verdade, à entrada e saída d’ água dão de si uma vista muito pouco agradável. [...] Eu posso asseverar aos meus curiosos leitores, que em despeito de toda a minha mais perspicaz attenção, nunca pude lobrigar sequer uma

---

<sup>701</sup> Na segunda metade do século XIX e primeira do XX, a população conheceria, apesar de tudo, assinalável crescimento.



pollegada d' alvura no pé ou no cachaço d'uma das nossas Venus alentejanas.  
(LOPES, 1985, pp. 99)

O tom chocarreiro com que aprecia o ar nada grácil das banhistas de Sines, da sua rusticidade, é aligeirado por uma nota de pé de página: “Há muitas excepções a esta, como a todas as regras. Sines este ano foi visitada por numerosas senhoras e cavalheiros – gente muito luzida da Província, de louçania e *grande tom*” (*ibidem*). Porto Covo era, para o nosso autor, “o rendez-vous dos banhistas subalternos” (*ibidem*, p. 37); essa característica de estância balnear secundária é repetida, em 1880, por Pinho Leal que a diz “bastante concorrida de gente pouco abastada, e dos que não querem figurar” (LEAL, IX, 1990, p. 392). A frequência da praia era percepcionada socialmente como uma prática “civilizada”, no sentido de um comportamento que envolvia distinção social (MACHADO, 1996, p. 44), e as praias distinguiam-se pela qualidade urbana e pela oferta de condições de conforto, sendo caracterizadas segundo a condição social dos seus frequentadores.

D. Maria das Dores Cabral Parreira Lobo de Vasconcelos, de Santiago do Cacém, nascida em 1887, frequentadora de Sines, deixou as suas memórias de infância. Antes da partida para Sines, as crianças tomavam uma “horrível purga de ‘limonada’ de citrato de magnésio” e passavam o resto do dia a dieta insípida de caldo de frango sem sal e caldo de pão torrado, acabando com uma perna de frango e “arroz branco deslavado” (VASCONCELLOS, 1998, pp. 43 e 44). E poucas décadas depois, em Odemira, antes da partida para a praia, os banhistas das praias alentejanas, especialmente as crianças, eram purgados através de um clister.<sup>702</sup> De facto, praia e medicina não deixariam de andar ligadas, o que se reflectiu em práticas hoje um pouco estranhas.

Nestes banhos terapêuticos e profilácticos não se nadava; era uma imersão rápida, reactiva, sufocante, na água fria (BOYER, 1996, p. 83), nos primeiros dealbares da manhã. Sem longas permanências na praia. O banho salgado continuava a ser um momento particular, intenso e paradoxal de contacto com o estranho e assustador elemento marinho (CORBIN, 1990, p. 90), como conta D. Maria das Dores Lobo de Vasconcelos:

“A hora de irmos para a praia era sempre antes da sete da manhã! Às sete e meia, o mais tarde, entrava-se na barraca para mudar os fatos, depois estava-se

---

<sup>702</sup> Informação de António Fortunato Simões dos Santos.

cá fora um bocadinho a arrefecer e ... já roxos de frio, de mãos dadas com o banheiro Augusto, duas de cada lado entrávamos no mar! [...] Tomávamos o primeiro mergulho entre aflições horríveis e medo, o frio da água, um horror! Depois outro mergulho e mais outro, depois de cinco mergulhos o banheiro dizia: “Tem abondo”! [...] antes das oito horas estávamos em casa, fazia muito mal sol depois do banho!” (VASCONCELOS, 1998, pp. 43 e 44)

Na altura, os frequentadores da praia de Sines, pelo menos boa parte deles, já não ofereciam o aspecto rústico dos banhistas de meados de Oitocentos. E as pessoas ricas iam para o banho, como noutros lugares, com o seu “banheiro” contratado, prático local que conhecia os sítios e os perigos do mar e que levava pela mão os banhistas para a água. O banheiro, enquanto mediador entre o banhista e o elemento marítimo, era uma figura imprescindível, a “personagem chave dos banhos” de mar (GERÓNIMO, 2003, p. 166).

Os fatos de banho eram descritos pela mesma frequentadora, que distinguia alterações entre os períodos antes e depois de 1895:

Até aos oito anos os fatos eram de flanela branca com fitas vermelhas a guarnecer, calça justa por baixo do joelho, casaquinho com dois palmos abaixo da cinta, gola ao marujo, cinto do mesmo com os ditos enfeites! Depois dos oito anos o modelo dos fatos mudou. Eram de flanela azul-escuro e preto, aos quadrados, vestido inteiro avivado de nastro branco, botões à frente, fazenda pesada, por baixo, de calça de ganga azul escura com um palmo da mesma baeta a enfeitar! As senhoras tinham capa da mesma baeta com capuz, enfeitados com os mesmos nastos [...]. Nos pés, sapatos de lona com fitas vermelhas a ligar as pernas.” (VASCONCELOS, 1998, p. 42).

As estâncias balneares inspiraram-se no modelo das termas de águas do interior, mas dessacralizaram-no e deram-lhe uma orientação fundamentalmente hedonista (PORTER, 1995, p.42). A temporada em Sines tinha todos os aliciantes da sociabilização das elites, cuja agradável lembrança perdurava até ao ano seguinte. O convívio com algumas, poucas, famílias locais, como os Pidwell, e outros frequentadores, os piqueniques no Farol, os bailes no selecto Clube Farelo, ao serão, todas as quintas-feiras e domingos, durante os meses de Agosto e Setembro, faziam parte dessa sociabilização (VASCONCELOS, pp. 44 e ss).

No ano de 1880, “um banhista” escrevia num jornal de Beja, que as praias alentejanas tinham no geral maior concorrência do que nos anos anteriores: em Sines, contavam-se mais de 40 barracas de banho; em Porto Covo, já não havia quartos para alugar, tendo algumas famílias de armar barracas; na Ilha (do Pessegueiro) sucedia o mesmo.<sup>703</sup> Só Milfontes, a mais prendada, tinha, segundo o “banhista”, visto a afluência diminuir devido ao mau estado da sua viação, em particular da estrada para o Cercal.<sup>704</sup> Por essa altura, os banhistas de Sines eram provenientes de Ferreira, Cuba, Beja e de terras limítrofes.<sup>705</sup> Sines, na costa alentejana, e Monte Gordo, na costa algarvia (CAVACO, 1997) eram as duas praias dos alentejanos do interior.

Se compararmos os vários pontos portuários costeiros do Litoral Alentejano, onde o mundo do ócio veio encontrar o do trabalho, notamos à partida alguma diferença. Apenas em Sines, existia uma infra-estrutura portuária (a calheta, ou Ribeira), mas a sua praia era um complemento dessa estrutura. Quando os “banhistas” de Sines começaram a frequentar a praia encontraram aí uma azáfama pesqueira, que incluía barcos, redes, salga de pescado, enfim o antigo mundo marítimo<sup>706</sup>, a que se juntou perto de final da centúria a indústria conserveira; a limpeza da praia passou, a certa altura, a ser objecto de preocupação, pois o impacto económico da afluência balnear avolumava-se e novos conceitos higienistas exigiam-no.<sup>707</sup> Em Porto Covo e Milfontes, de espaços marítimos pouco intensamente ocupados e antropizados, havia lugar para um usufruto balnear pouco conflitual, uma vez que as praias de banhos não coincidiam com os espaços do trabalho.

Boa parte dos veraneantes alojava-se em casa de aluguer, mas as elites que afluíam aos banhos procuravam instalar-se em locais com vistas e proximidade privilegiadas sobre o mar. Embora não possamos dizer que, como no Estoril, existisse “um biombo de moradias que oculta ao povoado o horizonte marítimo” (BRIZ, 1989, II, p. 7), em Sines, as elites de Santiago do Cacém e da própria vila edificaram habitações viradas à baía, à sua desafogada vista e à sua oceânica e fresca brisa (como a casa Pidwell, não sobre a falésia, mas obedecendo àquelas características).

---

<sup>703</sup> O “alojamento” em barracas e carros de toldo faziam parte da solução de alojamento de boa parte dos banhistas, e não apenas em Porto Covo.

<sup>704</sup> *Jornal do Povo*, n.º 244, de 15 de Setembro de 1880, p. 2.

<sup>705</sup> AMSC/AL/CMSC/B/A/005/Lv 2, representação n.º 39, de 5 de Agosto de 1882.

<sup>706</sup> E a sua cultura, com reflexos, nomeadamente, no plano religioso. A devoção dos pescadores à Senhora das Salas, com o seu “pitoresco” e os seus *ex-votos* (*As Nossas Praias*, 1918, p. 77), conferia a esta religiosidade uma dimensão bem marítima.

<sup>707</sup> Na década de 1920, o jornal local *Folha de Sines* fazia-se eco das questões relacionadas com a praia.

Entrado o século XX, a afluência da praia parecia ter aumentado e ter-se popularizado, dentro da tendência de alargamento dos banhos a grupos sociais que não apenas as elites, observada por todo o lado (PORTER, 1995, p. 51).<sup>708</sup> Em 1910, o professor oficial de Sines, Jaime António Baião Salgado, pedia à Câmara Municipal para construir em terreno municipal uma barraca destinada às pessoas que vinham a banhos, acabando assim o indecoroso espectáculo de homens e mulheres a despirem-se promiscuamente ao ar livre sem o menor resguardo. Requeria ainda que a licença lhe fosse concedida por seis anos, findos os quais se assentaria o foro ou renda a pagar caso lhe conviesse continuar com a exploração da barraca.<sup>709</sup> Outros equipamentos de apoio balnear, como os banhos quentes, de explícito propósito terapêutico, apareceram na viragem do século (ver foto 18, em Anexos).

No concelho de Odemira, as primeiras notícias explícitas sobre banhistas nas suas praias referem-se a Milfontes e são ainda da primeira metade do século XIX, pouco depois de dominada a guerrilha miguelista, que no Sul do País fez arrastar a guerra civil até ao início da década de 1840. Em Maio de 1846, o administrador do concelho do Cercal oficiava a respectiva Câmara para que houvesse um talho de carne todos os sábados em Milfontes, não só para abastecimento do povo, como das embarcações que frequentavam o porto e das famílias que para aqui vinham tomar banhos.<sup>710</sup> Ainda esta vila não pertencia ao concelho de Odemira. De certa maneira, o balnearismo é aqui um fenómeno do liberalismo, que cresceu com a Regeneração. Não significa que aos banhos salgados não tenha havido afluência anterior, mas se isso aconteceu, a sua diminuta expressão não deixou vestígios na documentação consultada.<sup>711</sup>

Inicialmente afluíam aos banhos apenas algumas pessoas de posses, para tratar de seus males de saúde.<sup>712</sup> Em breve, porém, a praia tornou-se local de encontro das elites do concelho, ultrapassando a procura profiláctica e terapêutica. O alegado poder curativo dos banhos salgados e o efeito de imitação acabaram por atrair pessoas de menor poder económico, em busca de tratamento para algumas doenças, mas essas,

---

<sup>708</sup> Cfr. THIESSE, 1995. Esta tendência suscitou um discurso elitista que afirmava a degenerescência da “verdadeira” viagem (Cf. LOUSADA, 2010, p. 65).

<sup>709</sup> AHMSC, AL/CMSC/B/A/001/42, fl. 191v.º

<sup>710</sup> AHMO, CB 1/2, fl. 153. A partir de 1836, a sede do concelho de Milfontes passara para o Cercal.

<sup>711</sup> Não esqueçamos a sangrenta guerra civil, a que se seguiu a guerrilha miguelista, que praticamente afectou toda a década de 1830. Em 1835, o médico municipal pedia “para hir para banhos salinos tratar de sua saúde” (AHMO, AB 1/2, fls. 125 e 125v.º (16 de Setembro de 1835).

<sup>712</sup> Refira-se, a propósito, a antiga prática dos banhos curativos, em que as Caldas de Monchique tinham fama.

muitas vezes acampando junto ao mar, tinham uma sociabilidade diferente. A presença de camponeses na praia, os “banhistas de alforge”, como lhe chamavam na praia da Figueira da Foz (MACHADO, 1996, p. 49), transportados em carroças e alojados em barracas improvisadas, ocorria geralmente em praias menos qualificadas ou em lugares não frequentados pelas elites. Eles isolavam-se, no seu comportamento desqualificado, não participando nos padrões de civilidade e sofisticação das elites (*ibidem*, p. 49).

Por volta dos anos 60 e 70 do século XIX vinham para Milfontes vários notáveis de Odemira, como o juiz de Odemira, José Cordeiro Galão, que, em 1862, fez casa na Praça, em Milfontes, ocupando e restringindo, mesmo, parte deste espaço e demolindo o velho pelourinho.<sup>713</sup> Para aqui vinham também José Rodrigues Furtado Nobre, proprietário e homem do governo municipal e João António de Carvalho, escrivão da Câmara.<sup>714</sup>

Nos finais de Oitocentos, a Milfontes dirigia-se o sector preeminente da sociedade da sede concelhia e, em menor número, de outros lugares mais distantes. Pouco mais de uma dúzia de famílias, apesar de tudo um número de pessoas suficiente para “colorir” a paisagem humana local. O semanário *O Odemirense*, órgão do partido republicano local, noticiava, em 24 de Outubro de 1897, que “Neste momento Odemira está ainda quase deserta, encontrando-se a maior parte das principais famílias veraneando por diferentes praias, sendo a maior concorrência em Milfontes e no Almogrove.” E citava alguns nomes “ilustres”, “respeitabilíssimos” e “digníssimos” de proprietários, de um médico e do secretário da administração do concelho, que veraneavam em Milfontes, acrescentando um significativo mas algo exagerado “etc., etc., etc.”<sup>715</sup> Naturalmente, quando o articulista dizia que Odemira estava “deserta” referia-se às principais famílias da vila. As classes populares estavam ausentes das secções sociais dos periódicos, embora cada vez mais gente de fora do restrito grupo da elite económico-social procurasse o litoral para beneficiar dos banhos salgados; sobretudo eram pessoas que, de certo modo, passavam despercebidas, pois, embora alguns alugassem habitação, outros, como se referiu, buscavam sítios recatados, onde acampavam.<sup>716</sup>

---

<sup>713</sup> AHJFM, *Livro das sessões da Junta de Parochia* (1837-1874), fs. 65v.º e 66. O pelourinho era um símbolo de uma época passada, quantas vezes objecto da má vontade das elites liberais.

<sup>714</sup> AHMO, AB 1/ 10, fl. 93v.º (9 de Fevereiro de 1870).

<sup>715</sup> *O Odemirense*, n.º 1, de 24 de Outubro de 1897, p. 4.

<sup>716</sup> Isso acontecia ainda no período entre guerras (Jorge da Costa José, de Milfontes, 1898-1996)

No dia 21 de Novembro, a estação balnear já tinha terminado e o mesmo periódico assinalava o regresso a Odemira dos últimos banhistas, a saber os senhores Beles (António José Gonçalves Correia Beles) e esposa D. Maria Engrácia, José Júlio Brito Paes Falcão e família, João e António Serrão do Vale e respectivas famílias, todos frequentadores de Milfontes.<sup>717</sup>

A referência ao Almogrove, então um minúsculo lugar de meia dúzia (literalmente) de fogos à beira de um barranco, é interessante, pois a sua capacidade de alojamento era exígua. Iam naturalmente algumas pessoas para casa própria, às vezes em montes das redondezas, e tinham-se começado a aforar pequenas parcelas de terra onde alguns construía. Em 2 de Setembro de 1914, quando um jornal de Odemira noticiava que “já começou nesta vila a debandada dos banhistas para as praias de Vila Nova de Milfontes, Almogrove e Zambujeira”, fazia o elenco de todas as praias do concelho, frequentadas pelas elites da vila de Odemira<sup>718</sup>, embora com importância relativa diferente.

A praia da margem sul da foz do Mira era especialmente procurada, possivelmente por ser mais recatada e oceânica e, naturalmente, por apresentar mais cómoda e segura morfologia (figs. 51 e 52; foto 28, em Anexos). Era, porém, algo desabrigada face à nortada e mais susceptível de ser atingida por nevoeiros, pequeno problema pois a maior afluência verificava-se a partir de Setembro, quando esses fenómenos atmosféricos são mais raros. Em Junho de 1897, a Câmara Municipal, que, alguns anos depois da extinção da comenda da Ordem de Santiago, passou a superintender o serviço da passagem do rio em Milfontes<sup>719</sup>, decidiu que os banhistas que iam à praia das Furnas, na margem sul podiam fazer a travessia do rio em qualquer bote, entre o primeiro de Julho e o último de Outubro, até às 11 horas da manhã (hora limite do regresso a casa), sem obrigatoriedade de recorrerem à barca da passagem, regra que se manteve explícita em sucessivas regulamentações. O direito de exclusividade do arrematante da barca de passagem do rio, garantido no respectivo regulamento de funcionamento, era assim suspenso em proveito dos banhistas,

---

<sup>717</sup> *O Odemirense*, n.º 5, de 21 de Novembro de 1897, p. 3. Os frequentadores não se reduziam, naturalmente, a estas famílias.

<sup>718</sup> *Ecos do Mira*, n.º 55, 2 de Setembro de 1914, p. 1.

<sup>719</sup> A barca de passagem pertenceu, com a estalagem, à comenda da Ordem de Santiago entre 1604 e 1834. Extintas as ordens militares pelo Estado liberal, e após um período de indefinição, o serviço passou a competência da Câmara que periodicamente o entregava, em praça, a um barqueiro. (QUARESMA, 2003, pp. 101 e 102).

representados por familiares no órgão do poder municipal.<sup>720</sup> Quem, por vezes, não estava para reconhecer privilégios era a nova autoridade marítima: em 1893, o recentemente empossado delegado marítimo (a delegação fora criada em 1892) exigia, em conformidade com a lei, o pagamento de uma taxa por barraca montada na praia. Um banhista recusara-se a pagar com a alegação de que a sua barraca não era barraca, era um biombo, de que resultou ter sido autuado, correndo o processo na capitania de Setúbal.<sup>721</sup>

A época balnear prolongava-se Outono fora, até fins de Outubro, como acontecia no resto do País. Até porque, verdadeiramente, alguns dos “cavalheiros”, proprietários rurais, só depois de meados de Agosto, trabalhos concluídos, rendas recebidas (se não todas, parte delas), estavam completamente livres. Para quem tinha casa na praia, a solução muitas vezes era mandar a família adiante. A família de Brito Camacho<sup>722</sup>, de Aljustrel, frequentava Milfontes. Este médico, político e escritor recordava mais tarde, reportando-se à sua juventude, que em sua casa o trabalho das eiras durava de meados de Julho a fins de Agosto, às vezes até mais tarde, o que, neste caso, impedia a família de ir a banhos para Milfontes, “pequenina praia na foz do Mira” (CAMACHO, [1927], p. 140). O adjectivo “pequenina” referia-se obviamente ao número de frequentadores, à sua simplicidade, enfim à consideração da praia no panorama geral das estâncias balneares portuguesas, e não à sua extensão física. A beleza e a pacatez desta vila eram propícias à recuperação das canseiras da vida, como entendia, em carta de 12 de Agosto de 1905, o botânico Gonçalo Sampaio:

“Escrevo-lhe de Vila Nova de Mil-Fontes, onde me encontro desde o dia 7 do corrente e onde conto permanecer até ao fim do mez. Necessito de descansar um pouco de todos os meus trabalhos e refazer a saúde bastante abalada; ora esta terra pacata e bonita parece que foi propositadamente feita para satisfazer a estas minhas necessidades de momento. Encontro-me aqui muito bem, dando passeios de manhã e à tarde e remando no bello rio. No resto do dia ou durmo ou escrevo coisas simples.”<sup>723</sup>

<sup>720</sup> AHMO, AC 1/18, fls. 16 e 16v.º; AB 1/43, f. 188v.º (2 de Junho de 1920).

<sup>721</sup> *A Voz de Odemira*, n.º 3, 6 de Novembro de 1893, p. 1.

<sup>722</sup> Que ficou ligado à institucionalização do turismo em Portugal, em 1911, como ministro do Fomento do governo provisório (aliás, era sócio fundador da Sociedade Propaganda de Portugal). *Cfr.* PINA, 1989, p. 8.

<sup>723</sup> UCFCT Botânica, Fundo JH – Pasta Ri-Sam (919) – SAM (G) 67.

A dialéctica entre o ócio marítimo e os usos mais estritamente portuários das estâncias balneares realizava-se em vários planos: económico, social e arquitectónico-urbanístico.

Os frequentadores de Milfontes mantinham com esta pequena vila uma relação particular, que os levava a alguns gestos como, em 1903, a oferta de candeeiros de iluminação pública: José Maria Lopes Falcão, Fortunato Simões dos Santos, Eduardo Elói Nobre Falcão, João Inácio dos Santos (este fixou-se em Milfontes) e António Eduardo Nobre Falcão ofereceram cada um seu candeeiro, embora o último com a condição de que fosse colocado na parede de sua casa.<sup>724</sup> No fundo, tratava-se de melhorar um espaço por eles usufruído.

Estes banhistas construíram as suas casas de veraneio nos esporões rochosos voltados ao rio: surgiram assim as moradias de Sousa Prado (a “Retirada”)<sup>725</sup>, de Serrão do Vale, de Correia Beles, de D. Maria Engrácia Guerreiro, um pouco menos debruçada sobre o rio, e, já nos anos 20, de César Carvalho de Miranda. Gente de Odemira. Junto ao antigo porto da barca de passagem, a casa de D. Augusta Morgado, de Aljustrel. A poente da vila, também com vista para o estuário, três habitações: de Joaquim da Silva Brito Paes, José Júlio de Brito Paes e António Eduardo Nobre Falcão. Todas edificadas por finais do século XIX e primeiras décadas do XX.<sup>726</sup> Nunca, porém, durante este período, foram em número que induzisse significativo crescimento urbano. Almogrove e Zambujeira, de feição mais modesta, cresceriam com a afluência dos banhos sobretudo nas décadas seguintes.

A tradicional pluriactividade<sup>727</sup> da população via-se acrescentada com mais um elemento: o apoio aos banhistas, em habitação, alimentação e através duma multiplicidade de serviços. O próprio pescado via a procura intensificar-se com a chegada dos forasteiros (SILVA, I, 1991, p. 13), o que, em terras pequenas como Milfontes, era significativo para o orçamento familiar.

Com a República, o turismo passou a ter em Portugal expressão institucional, na sequência da realização do IV Congresso Internacional de Turismo. Em 1911, foi criada a Repartição do Turismo, integrada inicialmente no Ministério do Fomento e, em 1921,

---

<sup>724</sup> AHMO, AB 1/33, fl. 46v.º (28 de Outubro de 1903).

<sup>725</sup> Seria, depois, casa de morada de António Mantas e sua mulher Aurora Prado.

<sup>726</sup> Embora, em geral, não encontremos uma nova arquitectura; na realidade, o “modernismo” surgiu sobretudo pela mão de moradores e não de banhistas (cfr. BRIZ, 1989).

<sup>727</sup> Conceito que, aplicado à economia do litoral, revela uma forte integração das economias marítimas e das do *hinterland* de dominância rural, de que resulta uma realidade social complexa (LE BOUËDEC *et al.* (dir.), 2004, p. 9).



saiu legislação a enquadrar “as estâncias hidrológicas, praias, estâncias climatéricas, de altitude, repouso e turismo” num sistema orgânico, baseado em “comissões de iniciativa” locais, tuteladas directamente pelo administrador do concelho. As comissões tinham como objectivo “o desenvolvimento das estâncias, de forma a proporcionar aos seus frequentadores um meio confortável, higiénico e agradável, quer executando obras de interesse geral, quer realizando iniciativas tendentes a aumentar a sua frequência e a fomentar a indústria de turismo”. A lei previa a cobrança aos utentes de uma taxa de turismo.<sup>728</sup> Em breve, sairia legislação a classificar como “praias” Sines, Porto Covo, Vila Nova de Milfontes, Almogrove e Zambujeira.<sup>729</sup> O impacto desta legislação nas modestas praias do concelho de Odemira parece ter sido insignificante, como em geral o foi no resto do País (PINA, 1988, pp. 43 e 45), mas é reveladora duma realidade bem perceptível e economicamente considerada. Entretanto, à vilegiatura marítima continuava a aceder a mesma elite odemirense dos proprietários, dos negociantes, dos industriais, dos “doutores”, embora a prática continuasse a democratizar-se (ver fig. 53). Além disso, a praia deixara de ser, definitivamente, apenas profilaxia e terapia.

Em 24 de Julho de 1915, o jornal *Ecos do Mira* informava que Milfontes se preparava para “melhor e o mais condignamente, receber os seus hóspedes banhistas que costumam a vir veranejar a esta muito aprazível praia.”<sup>730</sup> Com eles vinham os divertimentos “civilizados”, próprios dos centros urbanos.<sup>731</sup> Nesse Verão, as noites foram animadas pela Companhia Dramática Correia<sup>732</sup>, que montou barraca no Passeio (Barbacã), onde levou à cena diversas peças: a 8 de Agosto, por exemplo, representou *A Filha do Saltimbanco*, drama em quatro actos, que muito agradou. Um sexteto musical do Cercal, dirigido pelo “muito hábil amador” Querubim Silvestre, também actuou regularmente. Algumas “estrelas” locais brilhavam no Verão milfontense: no dia 15 de Agosto, além do drama em três actos *Homens do Mar* e da comédia em um acto *Herança de um Tio*, a cargo da citada companhia, a “distinta amadora Feliciano” entoou algumas canções, uma delas intitulada *A banhista*, com agrado geral.<sup>733</sup>

---

<sup>728</sup> Lei n.º 1152, de 23 de Abril de 1921 e decreto n.º 8046, de 24 de Fevereiro de 1922. Cfr. PINA, 1988, pp. 40 e ss.

<sup>729</sup> Decreto n.º 8714, de 14 de Março de 1923; Decreto n.º 12822, de 1 de Novembro de 1926.

<sup>730</sup> *Ecos do Mira*, n.º 74, de 24 de Julho de 1915, p. 3.

<sup>731</sup> Cfr. MACHADO, 1996, pp. 47 e 48.

<sup>732</sup> A companhia do actor Correia costumava ainda ir fazer o fim de estação a Sines, onde, além do teatro e dos bailes na Sociedade Recreativa, um animatógrafo desmontável (o *Salão Pathé Aljustrelense*) passava cinema (*A Folha de Sines*, n.º 4, de 15 de Agosto de 1919; n.º 5, de 1 de Setembro de 1919; e n.º 11, de 1 de Dezembro de 1919).

<sup>733</sup> A estes divertimentos acedia naturalmente também a população local. Esta tinha aliás as suas festas próprias das sociedades rurais (cfr. FARCY, 1995)

Por esses dias de 1915, os banhistas continuavam a chegar: de Odemira, o jornal, na sua “Carteira elegante” ou através de correio do correspondente, noticiava a chegada de Jacinto de Brito Pais Falcão e família, e as famílias de António dos Santos Silva e Adelino Lopes do Rego, e de Lisboa a família de António Mantas, deputado da Nação. Outros vieram um pouco mais tarde, em Setembro: Dr. Francisco Falcão da Silva Ribeiro, César Carvalho de Miranda, José Domingos da Silva Júnior e o Dr. Pedro Bernardo de Miranda, com as famílias. Para Zambujeira há notícia de, nesse ano de 1915, terem ido, José Fernandes de Azevedo e Francisco José Nobre Ribeiro, e, para o Almogrove, Joaquim Augusto Salgado e Daniel Camacho, naturalmente entre outros.<sup>734</sup>

Adelino de Oliveira, de S. Luís, ex-alfaiate dedicado à lavoura, que no ano anterior deixara a actividade e se fixara em Milfontes, aqui passou pela primeira vez a época balnear, e surpreendia-se com a concorrência de “muitas pessoas de vulto na sociedade”. Em sua opinião, as potencialidades desta praia não eram, porém, plenamente aproveitadas, por falta de melhores vias de comunicação. E comparava, neste ponto, com Sines, onde morara alguns anos, mais bem servida de comunicações.<sup>735</sup> As possibilidades permitidas pelos novos meios de transporte terrestre (MATOS *et al.*, 2009; MATOS *et al.*, 2010) não tinham aqui concretização.

Além dos espectáculos, os banhistas organizavam, no dia-a-dia, os seus próprios divertimentos, que incluíam passeios pelo campo, pela praia e pelo rio de barco a remos e “*motogodille*”.<sup>736</sup> Actividades de cunho desportivo, como regatas no rio, também podiam ocorrer (ver fig. 54): a promoção da cultura física, da vida saudável teve grande difusão no início do século XX, nomeadamente através dos jornais (RAMOS, 1994, p. 304). O desporto correspondia “à l’invention d’un temps séparé du temps quotidien, rompant avec le vieux calendrier festif pour créer un programme profane, une durée inspirée du travail sans doute, sinon de l’industrie, tout en projectant de la derive et de la rupture” (VIGARELLO, 1995, p. 221).

As praias do Litoral Alentejano haviam começado a ter perceptibilidade – reduzida, é verdade – no panorama nacional. Em 1918, a Sociedade Propaganda de Portugal, organização criada em 1906 com a finalidade da promoção turística<sup>737</sup>, em publicação destinada ao “uso de banhistas e turistas”, citava no concelho de Odemira as

---

<sup>734</sup> *Ecos do Mira*, n.º 78, de 25 de Agosto de 1915, p. 3; n.º 79, de 1 de Setembro de 1915, p. 1; n.º 80, de 8 de Setembro de 1915, p. 1; n.º 81, de 15 de Setembro de 1915, p. 1; n.º 82, de 22 de Setembro de 1915, p. 1.

<sup>735</sup> AHJFM, *Livro Negro e de Ephemerides de Adelino d’ Oliveira*, p. 44.

<sup>736</sup> *Ilustração Portuguesa*, II série, n.º 404, 17 de Novembro de 1913, pp. 586 e 587.

<sup>737</sup> Cfr. MATOS & SANTOS, 2004; MATOS *et al.*, 2010.

praias de Milfontes, Almogrove e Zambujeira, destacando naturalmente a primeira, citação que esteve na origem da sua referida classificação oficial. Segundo esta publicação, eram frequentadas sobretudo por “povos das imediações, cujas necessidades de vida lhes não permitem a deslocação para praias de outra ordem”. Os veraneantes sem casa própria alojavam-se em companhia de familiares e pessoas das suas relações, ou em casas e quartos de aluguer. Hospedarias registadas então em Milfontes: a de António de Moura e a de José Augusto da Silva<sup>738</sup>, não mais de meia dúzia de quartos. Sines, muito mais concorrida, oferecia então ao banhista, nomeadamente, “belos estabelecimentos, quer para banhos frios, quer para quentes, quer para simples banhos de lavagem higiénica”.<sup>739</sup> No último quartel do século XIX, Milfontes proporcionava aos veraneantes os serviços de uma estação postal de 3.<sup>a</sup> classe, com correio três vezes por semana<sup>740</sup>, mas o serviço telegráfico ainda demoraria alguns anos. As estradas é que continuariam por muito tempo a servir mal esta estância de veraneio. Quanto ao caminho-de-ferro, como se referiu, passava longe e praticamente não teve influência no movimento balnear do Litoral Alentejano.

Cedo, “balnearismo” se associou a “turismo” (ARIÈS & DUBY, 1990, p. 231). Aliás, a moda da praia tornou-se factor importante para consolidação do turismo moderno. Localmente, a designação comum de “banhista”, ligada à noção primordial do “banho”, manteve-se até bem entrada a fase do turismo de massas. Na verdade, este é ainda um período que melhor se dirá prototurístico, caracterizado pela dimensão elitista do fenómeno e a (quase) ausência de estrutura especializada (BATTILANI, 2001, p. 11).

---

<sup>738</sup> *As Nossas Praias. Indicações gerais para uso de banhistas e turistas*, 1918, pp. 75 e 76.

<sup>739</sup> *Ibidem*, p. 78.

<sup>740</sup> AB 1/13, fl. 26 (19 de Setembro de 1877); AC 1 / 10, fls. 157 e 158.

Fig. 51. Banhistas em Milfontes (1913).



Fonte: *Ilustração Portuguesa*, II série, n.º 404, de 17 de Novembro de 1913, p. 586.



Fig. 52. Banhistas em Milfontes (1913).



Fonte: *Ilustração Portuguesa*, II série, n.º 404, de 17 de Novembro de 1913, p. 587.



Fig. 53. Família de banhistas, em Milfontes (grupo popular).



Fonte: Foto Penha de Almeida, in FALCÃO, 1943, p. 38.

Fig. 54. Grupo desportista, aquando de regata no rio Mira (1908).



De pé, o terceiro a contar da esquerda é o jovem José de Almada Negreiros, originário de família alentejana. Fonte: cedida por José Maria Simões dos Santos.

## **Capítulo IV – Portos e redes de transporte**

Os transportes terrestres desempenharam sempre um papel secundário relativamente aos marítimos, em termos de capacidade de condução de passageiros e sobretudo de mercadorias. No entanto, nos séculos XIX e XX a articulação dos vários meios era geralmente defendida:

“Para que una nación sea marítima, mercantilmente hablando, no basta que su territorio tenga contacto material con un Océano; es preciso que sus costas sean rasgadas, que se abran en ellas esos senos abrigados, de naturaleza mixta, donde las tierras avanzan en el mar y el mar penetra en la tierra, y el carro y la locomotora salen al encuentro del buque, y el buque va al encuentro de la locomotora, trasformándose el transporte marítimo en terrestre, y viceversa, y haciéndose continuación el uno del otro” (COSTA, 1912, p. 28).

Em Portugal, o Fontismo regenerador oitocentista lançou um ambicioso programa de comunicações, que visou dar resposta a novas necessidades e a promover o desenvolvimento económico. No Litoral Alentejano houve algum reflexo dessa política.

### **1. Transportes terrestres e comunicações**

O século XIX liberal veio encontrar um concelho de Odemira que a natureza dotara de uma sofrível capacidade portuária fluvio-marítima, mas onde os transportes terrestres eram considerados muito insuficientes. Situação que dificultava decisivamente a função de Odemira como centro polarizador do território concelhio, pois as possibilidades do seu porto não eram totalmente aproveitadas por falta de ligações com o espaço rural. Olhando de perto, contudo, era possível divisar uma rede de caminhos,

frequentemente de difícil trânsito para carros, sobretudo no Inverno. Por eles, passavam almocreves e suas cavalgadas, bem como, em alguns, as carretas que se dirigiam aos portos do Mira, em particular ao cais de Odemira, transportando lenha, cepa, carvão, cortiça, cereal e, mais tarde, minério.

No último quartel do século XIX e no primeiro do XX, a problemática dos transportes constituiu o principal tema do discurso político. As representações da Câmara Municipal de Odemira, dirigidas ao poder central, e os jornais locais contêm inúmeras intervenções a esse respeito. O órgão executivo municipal realçava geralmente a importância económica do concelho, que a carência ou insuficiência das vias impedia de ser eficazmente aproveitada. Como era hábito antigo, os homens do governo municipal colocavam também o problema no plano do merecimento dos habitantes, ou porque Odemira era um município fiel aos princípios liberais, inclusive aderente ao partido no governo, ou porque, após a instauração da República, era um concelho republicano, ou porque os seus habitantes eram cordatos e respeitadores dos poderes públicos.

### **1.1 Rede viária**

A rede viária regional e local proveniente do Antigo Regime enquadrava-se na conhecida apreciação negativa de Adrien Balbi sobre as estradas portuguesas (BALBI, I, 2004, pp. 474-476). As condições naturais, em particular a orografia acidentada, constituíam um obstáculo à concretização dos planos rodoviários, colocando dificuldades muito dificilmente ultrapassáveis. Acresce a inexistência de prévios estudos geológicos e hidrológicos, de cartografia adequada, enfim duma série de instrumentos técnicos fundamentais, de que a região, como o resto do País, carecia (JUSTINO, I, 1988, p. 192).

O rio Mira, principal entidade física quando se apreciam as vias de comunicação regionais, constituía, no plano das comunicações terrestres, um obstáculo que era preciso transpor. No seu curso médio e baixo, a travessia fazia-se em Santa Clara-a-Velha, em Odemira e em Milfontes. Cada um destes pontos de intercepção tinha, porém, as suas especificidades.



Santa Clara a Velha, situada na “ribeira”, isto é no Mira doce, não navegável, aliás transposto a vau em boa parte do ano, é um ponto de intercepção, de que existem notícias, pelo menos implícitas desde a idade Média.<sup>741</sup> Por fins do século XVIII, alguns conhecidos viajantes, como Heinrich Link e o Príncipe de Waldeck, transitaram por esta estrada. Ela vinha de Garvão e São Martinho, prosseguindo, depois de Santa Clara, pelo vale formado pelas ribeiras de Telhares e Tamargueira, onde se encontrava Palhota, “um dos piores albergues de Portugal”, no dizer de Link (LINK, 1803, p.121).<sup>742</sup> O topónimo Porto dos Almocreves indiciava aqui a passagem de homens e mercadorias.<sup>743</sup> A estrada corria pela fronteira entre Santa Clara e Sabóia, isto é, entre Odemira e Ourique, e, durante muito tempo, entre as terras da Ordem de Santiago e as do condado de Odemira, seguindo frequentemente os vales, corredores de circulação por excelência. A. Silbert salientou a sua qualidade de eixo do fluxo do cereal, entre o Alentejo e o Algarve, e dos gados e outras mercadorias da importante feira de Garvão, verdadeira capital regional do comércio do gado (SILBERT, II, 1978, p. 631, e III, 1978, mapa 15, *in fine*).

Um programa de realizações no campo das comunicações foi levado a cabo a partir de 1780 e, depois de interrompido devido às invasões francesas, retomado de 1816 em diante. A ponte de Santa Clara, de que existem ruínas, data do fim do primeiro quartel do século XIX, quando o Estado lançou sobre o território um novo olhar (ver fig. 55). Em 1822, a ponte estava em construção (QUARESMA, 1993, pp. 20 e 21), inscrevendo-se portanto nesse esforço nacional de aperfeiçoamento da rede viária que vinha do tempo de D. Maria I. O próprio troço que seguia para norte na direcção de São Martinho havia sido objecto de alterações no traçado, anos antes (GUEDES, 1992, p. 172), o que mostra um projecto ambicioso para este percurso de ligação Norte-Sul. O local para a construção da ponte, um pouco a montante da aldeia, foi certamente escolhido por se adequar melhor para o seu lançamento do que o espaço aplanado junto

---

<sup>741</sup> No século XV, uma “estrada do Algarve”, vinha de Garvão, por São Martinho, atravessando o rio antes de se dirigir à serra de Monchique por onde entrava no Algarve. Em 1495, D. João II, vindo de Colos, por aqui terá passado, na sua derradeira e vã jornada em busca dos poderes curativos das Caldas de Monchique (RESENDE, 1973, p. 276). O mapa de Carpinetti (*Provincia do Alentejo*, 1762) mostra uma estrada entre Ourique e Santa Clara, que está noticiada no século XVII (AJFSMA, *Tombo dos beñs e propriedades da Igreja de Sam Martinho termo da villa de Ourique e das mais confrarias anexas a dita Igreja*, 1696, fl. 22), dirigindo-se depois para a serra de Monchique.

<sup>742</sup> *Palhota* era, a propósito, o nome dado no Alentejo aos albergues isolados e pobres.

<sup>743</sup> A toponímia aqui referida foi extraída de LINK, 1803, pp. 120 e 121; da *Carta Militar de Portugal*, Serviços Cartográficos do Exército, escala 1:25 000, folhas 562 (Santa Clara a Velha) e 570 (Pereiras, Odemira), edição de 1954; e de AHMO, AG 2/2, Mapas das Paróquias de Sabóia, Santa Clara e São Martinho.

à povoação. Em 1833, por ela passou a divisão expedicionária liberal do Duque da Terceira, que veio a entrar vitoriosa em Lisboa.<sup>744</sup>

Apesar do bom aparelho de alvenaria, cedo começou a apresentar problemas de conservação, aparentemente relacionados com as fundações (como mostra a torção ainda visível na base de um dos pilares). De facto, estas não terão suportado o esforço e as alterações do leito provocados pelas cheias. Em 1849, a Câmara considerava importante reconstruir a ponte noutro local, em rocha firme.<sup>745</sup> Perto do fim do século, a “importante” ponte encontrava-se em “péssimo estado”, com grandes fendas nas abóbadas dos arcos centrais, originando depressões no pavimento, onde as águas pluviais se acumulavam e infiltravam, e sem guardas, pelo que por ela já não transitavam veículos mesmo descarregados.<sup>746</sup> A recomendação do condutor das obras públicas para conserto urgente não foi seguida, e a ponte acabou por desabar já no século XX, depois de dois dos pilares terem cedido.

Fig. 55. Ponte sobre o rio Mira em Santa Clara-a-Velha (primeiras décadas do século XX).



Fonte: foto cedida por D. Maria Alice da Silva Costa, de Santa Clara.

<sup>744</sup> IPG, *Mapoteca, Carta Corografica do Reino do Algarve*, CA 238.

<sup>745</sup> AHMO, AB 1/5, fl. 164v.º (25 de Julho e 1 de Agosto de 1849).

<sup>746</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 99 (1 de Fevereiro de 1899).

Nas proximidades de Sabóia, outra travessia do Mira também deu alguns problemas relacionados com as fundações: decidida a sua construção em 1899<sup>747</sup>, dois anos depois o empreiteiro do lanço de estrada municipal Odemira - Monchique dava conta à Câmara da impossibilidade de abrir os caboucos do aqueduto de cinco bocas sobre a ribeira de Mira por não encontrar rocha e haver nascentes de água.<sup>748</sup> O assunto terá sido solucionado, pois o condutor de obras públicas foi inspeccionar e concluiu que a rocha estava próxima.<sup>749</sup> A esta estrada, se ligavam troços para Colos e Relíquias.

No extremo oposto, em Milfontes, o relativamente largo estuário representava dificuldade de monta para quem se dirigia de Lisboa para o Algarve, pela estrada mais litoral (Moita, Setúbal, Comporta, Melides, Milfontes, Odeceixe, Aljezur e Lagos).<sup>750</sup> O seu traçado está registado, por exemplo, nos mapas de Carpinetti, que representam as diversas províncias de Portugal. Há notícias de ter sido trilhada por gente notável, como, em 1801, o escritor inglês Robert Southey (CABRAL. ed., 1960). Olhando ao que escreveu o coronel inglês George Landmann, que por ela transitou poucos anos depois, a impressão geral é de uma estrada regular, mas frequentemente considerada mais apropriada para cavalos do que para carros. Há que pôr de parte qualquer ideia de trânsito intenso, como deixa ver Landmann ao informar que em certos trechos da estrada a vegetação alta dificultava a progressão dos viajantes, o que indica o seu escasso grau de utilização (LANDMANN, II, 1818, p. 144)<sup>751</sup>. Pouco tempo antes, já Southey informara que os viajantes na estalagem da Comporta eram raros (CABRAL, ed., 1960, p. 60); e, duas décadas depois, a estalagem e a barca de Milfontes eram arrendadas por pouco mais de 48\$000 réis por ano.<sup>752</sup>

Ainda na primeira metade do século XIX, mas já no contexto das novas preocupações do Estado relativamente às comunicações, foi dado valor a este itinerário enquanto ligação de Lisboa com o Algarve, pelo litoral. Assim, no mapa anexo à carta de lei n.º 43, de 26 de Julho de 1843, ele fazia parte do “sistema de estradas principais directas de Lisboa para as capitais de distrito e mais pontos de primeira importância”, a

---

<sup>747</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 98v.º (1 de Fevereiro de 1899).

<sup>748</sup> AHMO, AB 1/30, fls 143-144 (13 de Setembro de 1901).

<sup>749</sup> AHMO, AB 1/31, fl. 4 (23 de Outubro de 1901).

<sup>750</sup> Este trajecto adquiriu nova relevância quando, em 1603, após a construção do forte para defesa do porto e da vila, a segurança melhorou e o comendador de Santiago instituiu uma estalagem e uma barca da passagem, destinadas a apoiar os viajantes (*Collecção chronologica da legislação portuguesa: 1603-1616*, I, 1854-1855, pp. 22 e 90).

<sup>751</sup> Landmann elogia, a propósito, os estribos portugueses, espécie de caixas que protegiam o calçado do cavaleiro na fricção com arbustos espinhosos

<sup>752</sup> ANTT, *Mesa da Consciência e Ordens, Tombo das Comendas*, n.º 535 (Vila Nova de Milfontes), fls. 8 e 9.

par da estrada interior que se dirigia a Faro, por Messejana, Almodôvar e Loulé. O mapa não regista qualquer estrada por Odemira, nem por Santa Clara. O sistema de estradas principais reflectia uma política que instituía Lisboa como centro de convergência/divergência da rede. Este percurso acabou, no entanto, por ser completamente abandonado, para o que não terá sido estranha a dificuldade da travessia do Mira, em Milfontes.<sup>753</sup>

Quanto a Odemira, era ponto de confluência de caminhos sobre os quais se transportavam os produtos provenientes do espaço envolvente, para posterior escoamento por barco, e simultaneamente de distribuição radial de mercadorias chegadas pela mesma via, na direcção das povoações e lugares desse espaço. Aqui, os pontos de intercepção com o Mira eram o vau de Porto de Molho, um pouco a montante da vila, e o porto da barca da passagem junto à povoação, defronte da ermida de Nossa Senhora da Piedade.<sup>754</sup> A barca, cuja curiosa forma quadrangular, chamou a atenção do cronista João Cascão, aquando da passagem de D. Sebastião por Odemira, em 1573, era administrada por uma instituição, a Albergaria da Barca. A mais completa descrição da barca pertence ao pároco do Salvador, em 1758, descrição aplicável até à sua extinção, no fim do século XIX:

“Tem este rio huma barca, junto a villa para se passar à outra parte, a qual hé do feitio de hum estrado grande algum tanto côncavo, com duas bicas de cada parte, *que* emboca na terra, e hé acomodada de altura, em forma *que* pação nella as bestas carregadas de huma parte para a outra, e a gente *que* vay a cavallo pode se quer emtrar e sahir a cavallo sem lhe ser precizo o apearce [...] Desta barca se não paga couza alguma porque para todos hé livre, singularidade *que* se dis se não acha em outra parte, porquanto a tal barca, ou albargaria della tem muitas rendas de foros, e retros, e juro[s] [...]”<sup>755</sup>

---

<sup>753</sup> Várias outras estradas, ou caminhos, ligavam Milfontes às povoações mais próximas: a Sines, pelo Pessegueiro, percurso que tinha interesse militar; ao Cercal, importante freguesia de Milfontes; e a São Luís, freguesia de Odemira.

<sup>754</sup> Santuário já mencionado, tudo indica, numa das *Cantigas de Santa Maria*, de Afonso X, o Sábio (cantiga 327).

<sup>755</sup> Cfr. QUARESMA, 2006, p. 253.

Fig. 56. Barca de Odemira, em 1880, vista da margem esquerda do Mira, desenhada por Henrique Pousão.



Repare-se na forma da barca e no sistema de cabos que permitia simultaneamente a sua fixação no lugar da passagem e a sua deslocação entre as duas margens. Junto a este lugar seria construída a ponte, cerca de uma década depois.

Fonte: *Occidente*, n.º 65, de 1 de Setembro de 1880, p.1.



Na mesma data, o pároco de Santa Maria falava na “barca de passagem, de que se serve o povo, e a mayor parte dos moradores do termo, e os do Reyno do Algarve por ser estrada real para o Alentejo”. A origem da barca deveu-se, segundo a tradição, que muito provavelmente corresponde à verdade, a um legado pio, de uma mulher, possivelmente viúva abastada. Os bens deixados constituíram o núcleo de recursos iniciais. Os utentes estavam isentos de qualquer pagamento, mas eram devedores de um padre-nosso e uma ave-maria por alma da instituidora.

A Albergaria da Barca, cuja tutela esteve cometida à Câmara, pelo menos desde o século XVII, manteve a barca em regular actividade até finais do século XIX e constituiu uma importante instituição local, cujo rendimento excedente foi aplicado com diversas finalidades. Um curioso “Aviso” do juiz de fora e os oficiais da Câmara de Odemira, publicado na *Gazeta de Lisboa*, em 1805, tornava público que as estradas que se dirigiam do Algarve ao Alentejo e a Lisboa eram “seguras, e vadiáveis para Carruagens em todo o tempo do anno”, graças às reparações anuais financiadas pelos rendimentos da Barca de Odemira, a renda das sisas e o auxílio dos povos do termo do concelho. Ao mesmo tempo mencionava três estradas: Lagos a Lisboa, por Aljezur, Odemira, Santiago, Melides, Comporta, Setúbal e Odemira; Odemira a Beja, por Santa Luzia e Messejana; outra mais cómoda de Odemira a Beja, por Garvão.<sup>756</sup> Exagero à parte no que respeita à afirmação de que as estradas eram seguras e vadiáveis para carruagens em todo o tempo do ano, esta notícia mostra o papel das autoridades locais e as formas de financiamento no que toca à conservação das estradas e faculta um quadro dos principais percursos.

Os bens da Albergaria da Barca suscitavam cobiças. A partir da segunda metade do século XVIII, houve tentativas de desapossar a Câmara destes bens, com base nas leis desamortizadoras (QUARESMA, 1993, pp. 72 e 73).<sup>757</sup> A última tentativa de subtrair ao poder da Câmara os rendimentos da barca ocorreu em 1897, em contexto conflitual entre o administrador do concelho e a vereação (*ibidem*, p. 117), numa altura em que a barca tinha perdido a justificação fundamental.<sup>758</sup>

Perto de meados do século XIX, ainda sob o governo de Costa Cabral, iniciou-se em Portugal a política de desenvolvimento de rodovias: em 1843, elaborou-se um plano

---

<sup>756</sup> *Gazeta de Lisboa*, 2.º Suplemento ao n.º 42, 19 de Outubro de 1805.

<sup>757</sup> Com efeito, segundo a Lei Novíssima de 4 de Julho de 1768 e seguintes, os bens de capela vinculada, adquiridos depois de 1640, eram declarados vagos para a Coroa e sujeitos a sequestro.

<sup>758</sup> Entretanto, as suas receitas foram destinadas, no orçamento municipal, a fazer face às despesas com a rodovia; por outro lado, já depois de construída a ponte, os foros da barca foram distratados, com a ajuda da lei republicana contra a enfiteuse (QUARESMA, 1993, pp. 117 e 118).

de rede viária, que dava corpo a uma estratégia de drenagem do País para Lisboa (HESPANHA, 1994, fl. 111), reelaborada em 1848.<sup>759</sup> Entretanto, ainda na primeira metade de Oitocentos deu-se início à construção sistemática de estradas em macadame.

Segundo a lei de 15 de Julho de 1862, as estradas portuguesas passaram a ser classificadas em reais, ou de 1.<sup>a</sup> ordem, distritais, ou de 2.<sup>a</sup> ordem, e municipais. Eram reais directas as que ligavam Lisboa às capitais de distrito ou à fronteira e reais transversais as que ligavam entre si capitais de distrito, locais da fronteira e portos. As estradas distritais, por seu turno, ligavam os portos, vilas e cidades importantes às estradas reais. Esta lei foi complementada com a carta de lei de 6 de Junho desse ano, que estabelecia, designadamente, o modo de comparticipação dos municípios na rede de estradas.<sup>760</sup>

Vizinho de Odemira, o concelho de Santiago do Cacém e o seu porto de Sines foram alvo de realizações. Entre as ligações transversais, a estrada distrital (depois real) de Ferreira a Sines, que aproximava o concelho e o porto de Sines da estação de caminho-de-ferro (de Beja), e que um contemporâneo considerava criticamente de “sumptuosa”<sup>761</sup>, foi ao longo de anos objecto de pedidos de continuação por parte da Câmara de Santiago do Cacém. Em 1871, a secção entre Santiago e Sines estava pronta e a Câmara pedia o seu prolongamento por 1.500 metros para alcançar o porto<sup>762</sup>, o que em breve aconteceu. Também a estrada distrital de Alcácer do Sal a Sines, com passagem por Grândola e Santiago, foi objecto de petições: numa delas, a Câmara de Santiago solicitava, em 1876, que os trabalhos, ultimamente entre Grândola e Santa Margarida, se deslocassem para o troço a partir de Santiago, naturalmente porque esta vila passaria assim a beneficiar de parte da estrada (ver traçados no mapa da fig. 61).<sup>763</sup>

A construção das estradas municipais foi mais lenta e difícil do que as reais e distritais, pois as fontes de financiamento mostraram-se insuficientes ou inadequadas (ALEGRIA, 1990, p. 118). Por isso, muitas vezes a solicitação das Câmaras, ocorria a reclassificação de municipais em distritais e distritais em reais. A Câmara de Santiago do Cacém pedia, em 1873, que a estrada municipal de 1.<sup>a</sup> classe entre esta vila e Melides, compreendida no plano de estradas municipais organizado por efeito da lei de 6 de Junho de 1864, fosse reclassificada em distrital, tomando-se como ponto de partida

---

<sup>759</sup> Sobre as estradas que ligavam ao Algarve, ver LOPES, 1988, II, pp. 474-512.

<sup>760</sup> Cfr. ALEGRIA, 1990, pp. 116-118.

<sup>761</sup> Pelos enormes gastos, opondo a utilidade das estradas concelhias e paroquiais (SILVA, 1869, 107).

<sup>762</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/, Lv. 1, Representação n.º 60.

<sup>763</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/, Lv.2, Representação n.º 90.

não a vila de Santiago mas a vila e porto de Sines.<sup>764</sup> No ano seguinte, foi determinada uma estrada distrital entre Sines e Comporta (n.º 92), com passagem por Melides, que a Câmara de Santiago solicitava viesse directa a esta vila entroncar na real 74 entre Ferreira e Sines.<sup>765</sup> Em 1878, a mesma Câmara solicitava a passagem a estradas distritais da municipal de 1.ª classe, entre Santiago e Odemira, e da municipal de 2.ª classe entre Santiago e São Domingos. No caso da segunda, a justificação prendeu-se, geralmente, com a aproximação do porto de Sines ao caminho-de-ferro, primeiro em Casével e depois em Garvão, conforme a abertura das estações da Linha Sul e Sueste. A reclassificação tinha justificação acrescida devido às grandes despesas envolvidas, a que o exíguo orçamento do fundo especial de viação municipal não podia responder, sobretudo na segunda por necessitar de uma ponte.<sup>766</sup>

Realmente, a estrada de Santiago a Odemira foi reclassificada em 1882<sup>767</sup>, e, em 1884, a Câmara pedia para que a de 2.ª classe entre Santiago e São Domingos fosse reclassificada em real e prolongada até Garvão, onde estava prevista a abertura de uma estação da Linha do Sul e Sueste, unindo-se assim o concelho de Santiago e o porto de Sines ao Algarve e a diversas terras do Baixo Alentejo, o que lhe conferia estatuto compatível com a classificação de real. Pedido que reitera nos anos seguintes sem sucesso.<sup>768</sup> Mesmo ramais considerados importantes eram por vezes objecto de petição ao governo por a Câmara considerar não ter possibilidades financeiras. Foi o caso do pedido, enviado em 1889, de um ramal a ligar a costa de Santo André com a estrada de Santiago à Comporta (antiga 92), uma vez que a costa de Santo André abastecia de peixe não só aquela freguesia mas também as doutros concelhos.<sup>769</sup> Sines e Santiago dispunham de transporte público, por diligência, para Alcácer, desde a década de 1870 (ALEGRIA, 1990, p. 129), e, já no século XX, de “autocarro” até Setúbal (ver foto 20, em Anexos).

A situação em Odemira era mais difícil. Em Agosto de 1866, com vista à elaboração provisória de um plano geral de estradas municipais e sua classificação, o Governo Civil, baseado na Lei de 6 de Junho de 1864 e instruções de Julho de 1866, enviou circular à Câmara Municipal para que esta, com pareceres das Juntas de

---

<sup>764</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/, Lv. 1, Representação n.º 69.

<sup>765</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/, Lv. 1, Representação n.º 82.

<sup>766</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/, Lv. 2, Representação n.º 1 de 1878.

<sup>767</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/, Lv. 2, Representação n.º 43.

<sup>768</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/, Lv. 2, Representações n.º 55, 82, 83.

<sup>769</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/, Lv. 2, Representações n.º 74.



Paróquia, fizesse a sua proposta. A Câmara remeteu uma lista de estradas municipais de 1.<sup>a</sup> classe (quadro 17), no fundo os antigos trajectos, cujos traçados podemos observar na folha do mapa da Vacuum Oil Company, de 1915 (fig. 61).

Quadro 17. Estradas municipais de 1.<sup>a</sup> classe (proposta de 1866)

Destino	Trajecto
Beja	Relíquias, Santa Luzia e Messejana
Lisboa	São Luís, Cercal e Santiago
Aljezur	São Teotónio e Odeceixe
Monchique	Atravessa parte de São Teotónio e Sabóia
Silves	São Bartolomeu e São Marcos, atravessando Sabóia e Santa Clara a Velha
Campo de Ourique	Relíquias, São Martinho e Santa Luzia

Fonte: Elaboração própria, a partir de AHMO, AB 1/9, fls. 184v.º-185v.º (11 de Agosto de 1866).

Entre as estradas indicadas, mereceram particular menção as que se dirigiam a Beja e a Silves, por serem as que mais directamente se ligariam às futuras estações do caminho-de-ferro para o Algarve. Entretanto, a Câmara de Odemira foi adiantando que o acidentado do terreno e as pontes necessárias (Torgal, na estrada para Santiago do Cacém; Capelinha, na de Beja; e ribeira de Odemira, na de Sabóia e Santa Clara) tornavam as obras muito dispendiosas, incomportáveis para as finanças municipais.<sup>770</sup>

Novas estradas, isto é, novos pisos em macadame, foram lentamente avançando.<sup>771</sup> No entanto, em Dezembro de 1880, a Câmara queixava-se de que não existia no grande concelho de Odemira qualquer estrada distrital ou real, nem pontes de que tanto carecia.<sup>772</sup> A construção da ponte de ferro sobre o rio Mira, no local onde se efectuava a travessia por barca, foi levada a cabo no quadro do desenvolvimento das vias de mais alta classificação. No início da década de 1880, o assunto começou a ser objecto de correspondência entre a Câmara e a Junta Geral de Distrito, o serviço distrital de Obras Públicas de Beja e o deputado pelo Círculo. A ideia da ponte partiu da Direcção Distrital das Obras Públicas, através do engenheiro Joaquim Poças Leitão, que

<sup>770</sup> AHMO, AB 1/9, fls. 184v.º-185v.º (11 de Agosto de 1866).

<sup>771</sup> Por vezes causavam alguma perturbação no serviço das herdades: em Outubro de 1876, Francisca Maria, lavradora, moradora na Herdade do Telheirinho (freguesia de Salvador), por onde passava a “estrada nova” de Odemira para a capital do distrito (Beja), solicitava que lhe fossem concedidas três passagens para o seu gado, carretas e mais “objectos” indispensáveis para a lavoura, uma vez que estas passagens não haviam sido consideradas no projecto da estrada (AHMO, doc. avulso no interior do livro AB 1/12, datado de 24 de Outubro de 1876).

<sup>772</sup> AHMO, AC 1/9, fl. 90.

a enquadrar nas obras de arte da estrada distrital n.º 133, de Odemira a Odeceixe, para ligar a Lagos.

Em 21 de Abril de 1881, em ofício dirigido ao Município, o engenheiro fazia ver a necessidade da ponte, para ligação de Odemira com as povoações da margem esquerda do Mira e com o Algarve, ponte que ele considerava dever fazer parte da estrada distrital n.º 133; sugeria, por isso, que a Câmara propusesse a obra à Junta Geral do Distrito. Considerando, porém, a exiguidade dos recursos financeiros do distrito, o engenheiro alvitava que a Câmara de Odemira oferecesse os cerca de 300.000 réis do rendimento anual da barca para auxiliar nas despesas. E mostrando o seu interesse, comprometeu-se a envidar todos os esforços para apoiar uma proposta municipal nesse sentido. Face a esta sugestão, a vereação pareceu despertar para a necessidade da ponte e, fazendo seus os argumentos e as próprias palavras do engenheiro, propôs a construção à Junta Distrital, que a aprovou com a condição de que a Câmara comparticipasse com seis contos de réis.<sup>773</sup>

De realçar que a iniciativa da ponte não proveio da Câmara Municipal. Alguns meses antes, em Dezembro de 1880, expondo ao Governo Civil as mais prementes necessidades de Odemira, esta pedia apenas a construção de um cais no Porto do Peguinho e a desobstrução do leito do rio pela remoção de alguns baixios, bem como a estrada distrital para Odeceixe e o ramal para a futura estação do caminho-de-ferro.<sup>774</sup>

Inicialmente houve que escolher o tipo de ponte. Em Outubro de 1882, o deputado pelo Círculo, Joaquim António Neves, informava que existiam duas opções: uma ponte de ferro ou uma de barcas. A primeira, esclarecia, custaria cerca de 30 contos de réis, despesa a suportar pelo Governo (metade), pela Câmara (um quarto) e pela Junta Distrital (um quarto), dependendo tudo de estudos, projecto e aprovação final do Ministério das Obras Públicas. A segunda afigurava-se de realização muito mais fácil e barata, já que envolveria apenas a despesa de quatro contos de réis, quantia que seria satisfeita pelas Obras Públicas do Distrito. Esta tinha, porém, um óbice: interrompia a navegação para montante, o que afectava os pequenos barcos que, com maré cheia, podiam subir o rio até Saquenibaque, a cerca de uma légua da vila. A Câmara decidiu-se rapidamente pela ponte de ferro, tendo em conta, além de outras vantagens, a sua maior resistência às grandes cheias do Mira, e aprovou imediatamente a contracção de um

---

<sup>773</sup> AHMO, AC 1/10, fls. 9-10; AC 4/46 (carta da Repartição Distrital das Obras Públicas, de 21 Abril 1881, e resposta com cópia da acta da decisão de 29 Nov. 1881).

<sup>774</sup> AHMO, AC, 1/9, fls. 88v.º-90v.º

empréstimo na importância de seis a sete contos, dando como penhor os próprios bens e os da barca.<sup>775</sup>

A obra foi finalmente aprovada em 1885, por portaria de 15 de Novembro, e iniciada poucos meses depois.<sup>776</sup> Autorizada durante o governo regenerador de Fontes Pereira de Melo, a construção ficou ligada ao nome de várias personalidades do Partido Progressista. Em Março de 1886, a Câmara agradecia ao Visconde da Ribeira Brava, político progressista que chefiava o Governo Civil de Beja, quando foi iniciada<sup>777</sup>, e, em Agosto de 1888, ao deputado pelo círculo eleitoral José Maria de Andrade.<sup>778</sup> Mas foi a José Francisco de Sousa Prado, presidente da Câmara à data da construção, dirigente local do Partido Progressista e figura incontornável da sociedade odemirense em finais do século XIX, que a memória colectiva da vila atribuiu (exageradamente) o mérito daquele melhoramento.<sup>779</sup>

Adjudicada em Julho de 1888 (assim como o primeiro lanço da estrada 133 para o Algarve, entre a ponte e a “Charneca do Deserto”)<sup>780</sup>, a construção foi entregue à Empresa Industrial Portuguesa, de Santo Amaro, em Lisboa.<sup>781</sup> Esta era uma das principais empresas de metalomecânica do País, criada por um grupo de capitalistas liderado pelo Conde de Burnay, que, pela mesma altura, construiu outras pontes de ferro em Portugal (CUSTÓDIO, 1994, pp. 334 e 335; NEVES, 2007). Em 1890, quase concluída, a obra sofreu breve paralisação, reflexo da crise económica, financeira e política que atingiu o País e em consequência da demissão do efémero Gabinete regenerador de Serpa Pimentel, mas foi retomada e terminada pouco depois sob um ministério Progressista.<sup>782</sup> Em fins de Março de 1891, a obra foi entregue pela empresa construtora, tendo sido aberta inicialmente aos peões e, pouco depois, ao restante trânsito, com a nota de que ficaria iluminada com seis candeeiros, a acender em noites sem luar.<sup>783</sup>

Compunha-se de duas partes distintas (desenhos nas figs. 57, 58 e 59): a ponte propriamente dita, sobre o rio, e um “viaduto”, na margem esquerda sobre a várzea,

---

<sup>775</sup> AHMO, AB 1/15, fls. 219-220 (4 de Outubro de 1882).

<sup>776</sup> AHMO, AB 1/17, fl. 180 (10 de Março de 1886). Existe desenho de 20 de Agosto de 1885, assinado em Beja, pelo Eng.º Civil Joaquim F. Poças Leitão (EP, DSPT, 16135 e 16136).

<sup>777</sup> AHMO, AB 1/17, fl. 180.

<sup>778</sup> AHMO, AB 1/19, fls. 137v.º-138v.º (1 de Agosto de 1888).

<sup>779</sup> *Ecos do Mira*, n.º 23, de 21 de Janeiro de 1914, p. 1, e *passim*.

<sup>780</sup> AHMO, AC 1/13, ofícios 247, 248, 249 e 250, de 6 de Setembro de 1888.

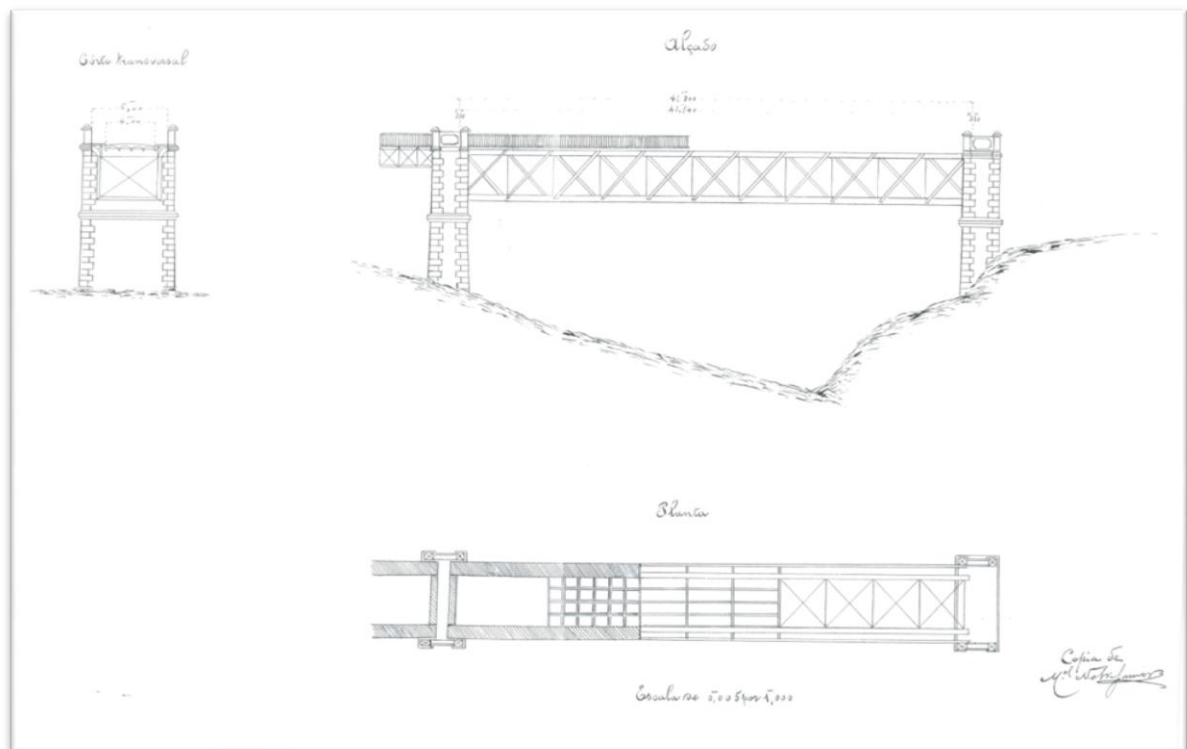
<sup>781</sup> EP, DSPT 16136.

<sup>782</sup> AHMO, AB 1/27, fls. 65 e 66.

<sup>783</sup> AHMO, AB 1/21, fl. 144 (8 de Abril de 1891); fl. 189 (19 de Agosto de 1891).

fazendo a ligação à parte mais elevada do terreno marginal. A ponte tinha um só tramo, com um vão de 40 metros entre as alvenarias dos estribos e uma largura de seis metros. O viaduto, de 90 metros de abertura entre as alvenarias dos estribos, era dividido em seis tramos independentes, com pilares metálicos. Contraventos, em “cruzes de Santo André”, davam consistência, vertical e horizontal, à construção. Quanto à sua altura, foi calculada pelo nível da máxima cheia recordada (a do ano de 1878).<sup>784</sup>

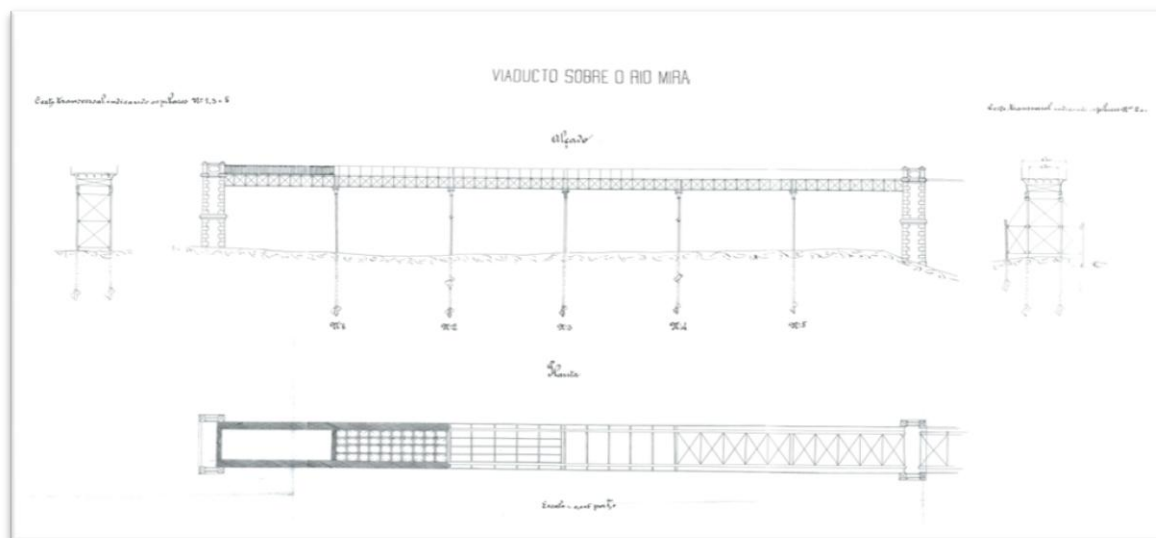
Fig. 57. Ponte sobre o rio Mira, em Odemira (ca. 1891).



Alçada, planta e corte transversal. Fonte: EP, DSPT, 16135.

<sup>784</sup> EP, DSPT, 16135 e 16136. Nos anos 30, no contexto da construção e melhoria das obras de arte da estrada para Lisboa e Algarve (pontes nas ribeiras do Torgal e de Odeceixe), a ponte levaria novo tabuleiro, também de ferro.

Fig. 58. Viaduto de ligação da ponte sobre o rio Mira à margem esquerda (ca. 1891).



Fonte: EP, DSPT, 16136.

Fig. 59. Ponte sobre o rio Mira, em Odemira, com o cais do Peguinho ao fundo, vista do sítio da barca da passagem



À esquerda, vê-se o início do “viaduto”, que ligava a ponte propriamente dita à margem esquerda (início do século XX).

Fonte: bilhete-postal Azevedo, s.d..

Peões, cavaleiros e cavalgaduras de carga passaram a ser, tal como na barca, os seus utilizadores. As carretas, que, dos lados de Monchique, Sabóia e São Teotónio, vinham a Odemira com mercadorias para embarque no Porto do Peguinho, continuavam a passar no antigo vau de Porto de Molho<sup>785</sup>, apesar de condicionantes como as cheias do rio.<sup>786</sup> Este vau era regularmente consertado pela Câmara, assim como, nas proximidades, duas pequenas pontes nas ribeiras da Tamanqueira (ver plantas 53 e 54, em Anexos) e da Caneja<sup>787</sup>, afluentes do Mira, respectivamente nas margens direita e esquerda.<sup>788</sup> Em Março de 1895, a Câmara deliberou gastar 9\$000 réis num dos consertos do Porto de Molho, onde havia trânsito diário de cavalgaduras e carretas.<sup>789</sup> Entretanto, foi lançada a obra de um troço macadamizado, ligando Porto de Molho à ponte (e ao cais do Peguinho).<sup>790</sup>

Por legislação de 1887 e de 1892, o plano das estradas nacionais foi revisto (ALEGRIA, 1990, p. 136). Solicitada, em 1887, a dar opinião sobre possíveis alterações de estradas programadas, a Câmara reiterou o desejo de que a estrada de 1.<sup>a</sup> ordem transversal Ferreira - Odemira tivesse um ramal para a estação ferroviária de Luzianes. Quanto à prevista estrada Milfontes - Odemira - Santa Clara, defendia que viesse pela margem direita do Mira a fim de tocar a importante freguesia de São Luís, evitando igualmente a grande despesa que era uma ponte em Milfontes.<sup>791</sup> Vemos no planeamento existente e nos pedidos da Câmara a intenção de ligar e articular os vários meios; aliás, mais uma vez, os argumentos municipais baseavam-se na importância de Odemira associada à sua situação geográfica, ao seu porto fluvial e à sua indústria corticeira.

Contudo, a carência de estradas era, no virar do século XIX para o XX, um dos problemas com que se debatia a economia do concelho e de que localmente havia aguda consciência. Em 1898, a Câmara de Odemira queixava-se da inexistência de vias rodoviárias, em que salientava a falta de ligação da vila com a estação do caminho-de-

---

<sup>785</sup> Por aqui terá passado, em 1573, D. Sebastião quando permaneceu alguns dias em Odemira.

<sup>786</sup> AHMO, AB 1/22, fl. 70 (26 de Outubro de 1892).

<sup>787</sup> AHMO, AB 1/2, fl. 277v.º (11 de Novembro de 1836). A conservação da ponte da Caneja era tradicional obrigação dos proprietários ou dos rendeiros da herdade da Caneja, conforme ficava exarado nos contratos, o que, depois da lei de 6 de Junho de 1864, deixou de ser considerado legal (AHMO, AB 1/13, fls. 129 e 129v.º, 30 de Outubro de 1878).

<sup>788</sup> AHMO, AB 1/13, fls. 129 e 129v.º (30 de Outubro de 1878).

<sup>789</sup> AHMO, AB 1/24, fl. 94 (17 de Julho de 1895).

<sup>790</sup> AHMO, AO 2/28.

<sup>791</sup> AHMO, AC 1/12, ofício de 5 de Setembro de 1887.

ferro.<sup>792</sup> Os deputados pelo Círculo faziam chegar à Câmara dos Deputados, o sentimento local: em 1891, o deputado João de Paiva clamava que concelhos como Odemira e Ourique necessitavam de estradas de ligação ao caminho-de-ferro, para escoamento dos seus produtos, mormente da cortiça (SILVA, 2010, pp. 130 e 131).

Em Fevereiro de 1899, a Câmara insistia que o concelho não possuía qualquer estrada, “a não ser as velhas veredas rasgadas pelo tempo e cortadas de profundos barrancos”.<sup>793</sup> Em 1901, a estatística industrial falava no “estado quase primitivo das vias de comunicação” e nas “condições de isolamento” do concelho de Odemira, arrolando, entre os óbices ao futuro sucesso da nova fábrica de moagem, o elevado preço dos transportes, tanto da matéria-prima, como dos produtos laborados, pois as estradas no interior do concelho eram “deficientíssimas”.<sup>794</sup> A mesma imagem era aplicável ao resto do País, apesar de toda a despesa efectuada durante o Fontismo, criando a ideia generalizada de uma estrutura viária que bloqueava o desenvolvimento económico e que se contrapunha ao progresso dos países civilizados da Europa (JUSTINO, I, 1988, p. 192).

Uma estrada, em particular, a que ligava a S. Teotónio, era objecto de queixas. Em 1876, ela estava em mau estado no sítio do Serro da Pedra, por dali haverem tirado areia para obras de alvenaria da aldeia, abuso a que os moradores pediam cobro.<sup>795</sup> O *Ecos do Mira* dizia, em 1917, que quarenta anos eram passados sobre o início da estrada, e que, sendo a distância entre Odemira e aquela aldeia de 14 km, ainda a estrada não ia a meio caminho, acusando mais uma vez os políticos, em especial os eleitos pelo Círculo de Aljustrel (então o Círculo eleitoral a que pertencia Odemira) de promessas não cumpridas.<sup>796</sup> S. Teotónio era a principal freguesia rural do concelho, e o troço de estrada pedido fazia parte da estrada para o Algarve, mas a sua conclusão ainda demoraria umas duas dezenas de anos.

Por finais do século XIX, a recovagem, com os seus almocreves, seria, neste panorama, a forma mais generalizada de transportar mercadorias, uma vez que, embora mais cara que a carretagem, podia circular em caminhos intransitáveis para esta. No entanto, a carretagem tinha um papel importante, mormente no transporte de cargas pesadas e volumosas, como o carvão, a cortiça ou o minério: carretas tiradas a bois

---

<sup>792</sup> AHMO, AB 1/28, fls. 35v.º-36V.º (5 de Outubro de 1898).

<sup>793</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 100v.º (1 de Fevereiro de 1899).

<sup>794</sup> *Estatística Industrial*, 1905, pp. 169, 175.

<sup>795</sup> AHMO, AB 1/12, fl. 90 (28 de Junho de 1876).

<sup>796</sup> *Ecos do Mira*, n.º 103, de 3 de Outubro de 1917, p. 1.

vinham com cargas de cortiça até ao Largo do Poço Novo e ao Porto do Peguinho; carros e carretas também com cortiça passavam pelo Cercal na direcção do porto de Sines; carros transportavam minério até ao porto da Casa Branca.

Algumas ribeiras e frequentemente os respectivos vales encaixados, como a da Capelinha, na estrada entre Odemira e Relíquias, e a do Torgal, no trajecto para São Luís (e Cercal, Santiago do Cacém e Sines), eram obstáculos de monta. A ribeira do Torgal, junto ao monte do Sol-Posto, em particular, com vertentes de forte declive, constava normalmente entre as preocupações dos homens do governo local. Em 1864, na sequência de vários pedidos da Câmara Municipal de Odemira<sup>797</sup>, era elaborado e aprovado projecto de uma ponte, orçamentada em 5.861\$000 reis, a pagar pelas Obras Públicas do Distrito de Beja e pela Câmara de Odemira, em duas partes iguais.<sup>798</sup> No entanto, esta respondeu não poder disponibilizar qualquer soma em dinheiro<sup>799</sup>, inviabilizando assim a obra, embora continuasse a insistir pela sua concretização. A ponte foi, pois, objecto de sucessivas petições, como em 1914, em que surgia como dando a possibilidade de acesso ao porto de Sines, numa alternativa (secundária, evidentemente) ao rio Mira, que alegadamente sofria de impedimentos na navegabilidade (ver doc. 12, em Anexos).<sup>800</sup>

Entre as estradas municipais, a de Sabóia também atravessava ribeiras, desde logo a da Tamanqueira, pequeno afluente da margem direita do Mira a montante de Odemira, e depois continuava até àquela aldeia passando ora para uma ora para outra margem do Mira, conforme as condições do terreno e as possibilidades das travessias, em seis “portos”, ou “passagens de nível alagadas”, cujo piso necessitava de frequentes reparações.<sup>801</sup> Perto de Sabóia, na Foz de Sabóia, na então municipal 54, de Odemira a Monchique, foi mandado construir, em 1901, um aqueduto de cinco bocas, cuja concretização encontrou alguma dificuldade, como antes se referiu.<sup>802</sup> Esta estrada era considerada importante por dar acesso a herdades de grande produção, nomeadamente de cortiça.<sup>803</sup>

Em 1915, o mapa da Vacuum Oil Company (fig. 61) oferece o panorama actualizado das estradas de Portugal e mostra como, meio século depois de iniciada a

<sup>797</sup> AHMO, AB 1/9, fls. 42v.º-43v.º (14 de Janeiro de 1865).

<sup>798</sup> *Boletim do Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria*, n.º 10, Outubro de 1864, p. 455.

<sup>799</sup> AHMO, AB 1/9, fls. 20 e 20v.º (15 de Setembro de 1864)

<sup>800</sup> O problema da travessia desta ribeira só seria convenientemente resolvido em 1936.

<sup>801</sup> AHMO, AO, 2/12, s.n.

<sup>802</sup> AHMO, AB 1/30, fls. 143-144 (13 de Setembro de 1901); AB 1/31, fl. 4 (23 de Outubro de 1901).

<sup>803</sup> AHMO, AO 2/ 14, *Memoria descritiva*.



política de dotar o País com uma rede de transportes eficaz, o concelho de Odemira quase não tinha estradas em macadame. Aliás, praticamente todos os percursos marcados eram antigos caminhos. Em macadame, apenas existiam o ramal de ligação entre a vila e a estação do caminho-de-ferro (Luzianes), com 22 km<sup>804</sup>, e dois pequenos troços iniciados, na Distrital n.º 197 Ferreira-Lagos, que a nova ponte de Odemira permitia ligar, um na direcção de Relíquias e o outro na de São Teotónio.<sup>805</sup> Em 1917, Odemira não se ligava por estrada a qualquer localidade, como se queixava a Câmara.<sup>806</sup> Queixas que irão continuar nos anos seguintes. E no interior do concelho, os velhos caminhos, transformados em estradas municipais, irregularmente reparados, sofriam com as invernias e com o trânsito de carros e carretas que por eles passavam. Em casos concretos de necessidade de transporte de quantidades significativas de mercadorias, as deficiências ganhavam relevo: em 1918, os celeiros municipais de Odemira e Monchique procuravam trocar cereal e farinha por batata e azeite, destinados ao abastecimento de cada um dos concelhos, mas não havia vagões de caminho-de-ferro disponíveis e, devido às más estradas, por onde apenas transitavam cavalgadas com cargas de dorso, o transporte terrestre tornava-se difícil e mais caro.<sup>807</sup>

---

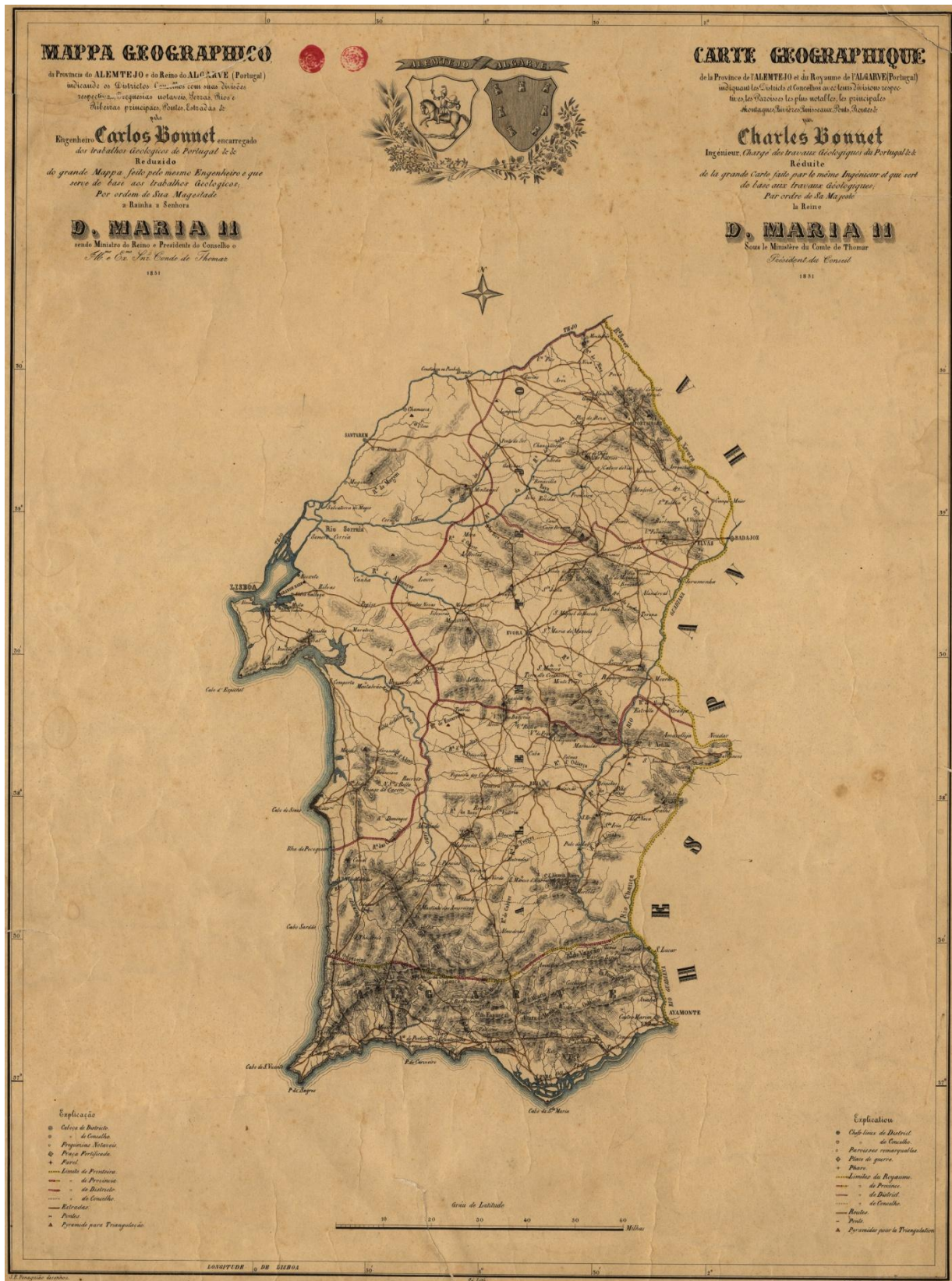
<sup>804</sup> Ainda hoje, estrada alcatroada, esse trajecto memoriza a velha estrada, serpenteando nas encostas em inúmeras curvas, traçada para o trânsito lento de carros tirados a animais.

<sup>805</sup> *Carta Itinerária de Portugal da Vacuum Oil Company, Especial para Automóveis*, 1915, fl. 4.

<sup>806</sup> AHMO, Representação ao Ministro do Fomento de 9 de Janeiro de 1917, AC 3/1, fls. 21 e 21v.º

<sup>807</sup> AHMO, *Celeiro Municipal, livro de correspondência expedida* (1918), A G 4/1, fls. 45v.º-49.

Fig. 60. *Mappa Geographico da Provincia do Alemtejo e do Reino do Algarve* (1851), de Charles Bonnet.



Na área do concelho de Odemira, predominam os percursos longitudinais.



Fig. 61. Parte da folha 4, da *Carta Itinerária de Portugal*, da Vacuum Oil Company (1915), referente ao Sudoeste Alentejano.



Esc. 1:400.000. No concelho de Odemira, os poucos quilómetros macadamizados, junto à sede de concelho, contrastam com Santiago do Cacém e Sines. A partir de Odemira, há as seguintes ligações: para norte, na direcção de Cercal e Santiago do Cacém; para sul, por São Teotónio, na direcção do Algarve (Lagos e Monchique); para leste, por Relíquias, nas direcções de Aljustrel/Ferreira e de Ourique, com ligação a Beja. Existiam ainda as estradas que passavam pelo concelho, sem tocar na vila de Odemira (no litoral, por Milfontes; no interior, por São Martinho e Santa Clara), bem como ligações no interior do concelho, como a do farol do cabo Sardão, a da estação ferroviária e um percurso ao longo do vale do Mira, para Sabóia, com entroncamento num ramal para Monchique.

## **1.2 Rede ferroviária**

A ferrovia, meio que aplicava o vapor aos transportes terrestres, teve a capacidade de alterar os velhos conceitos de velocidade e de revolucionar a aproximação dos espaços e da escala a que se fazia o transporte de pessoas e mercadorias, concitando em si toda uma simbologia do ideal de progresso que impregnou este período.<sup>808</sup>

Em 1859, o Governo abriu concurso para o prolongamento da linha a sul do Tejo, até Évora e Beja. Em 8 de Fevereiro de 1860, a própria Câmara de Odemira regozijava-se na expectativa de seguimento da via-férrea, de Vendas Novas a Évora e Beja, referindo a difícil e dispendiosa utilização dos portos do Sado, Mira e Guadiana.<sup>809</sup> Não havendo, porém, interessados, o Governo contratou uma empresa para a construção e exploração dos prolongamentos. A “Companhia dos Ingleses”, como ficou conhecida, fez chegar o comboio a Évora em 1863 e a Beja no ano seguinte. A partir de 1869, o Estado teve, no entanto, de assumir a conclusão da rede Sul e Sueste, por desinteresse das empresas privadas nacionais e estrangeiras.

Nos finais da década de 1870, foram apresentados vários planos ferroviários da autoria da Associação dos Engenheiros Cíveis, de João Crisóstomo de Abreu e Sousa e de Lourenço António de Carvalho, nenhum deles aprovado, mas todos apresentando um traçado da Linha do Sul muito semelhante, que haveria de ser seguido. Contemplavam ainda a ligação do porto de Sines à fronteira espanhola, visando o comércio internacional, que nunca se concretizou (ALEGRIA, 1990, pp. 287 e 288).

Em Portugal, uma comunidade dos negócios cada vez mais próspera ganhava, ou pretendia ganhar, poder na tomada de decisões (PRATA, 2011, p. 94). Na vila de Sines, foi através da Associação Comercial e Industrial, criada em 1916, que, entre várias outras reivindicações sob o objectivo do desenvolvimento, pretendeu influenciar a vinda do caminho-de-ferro. Procurava-se então melhorar os transportes terrestres e articulá-los com o porto marítimo. Pretendia-se também o desassoreamento da calheta e, mesmo, a ampliação do porto, o qual deveria ser ligado, por via-férrea, à Linha do Vale do Sado, em construção; paralelamente havia que se proceder ao alargamento e melhoramento da rede de estradas (MADEIRA, 1991a, pp. 22-24). Sines surgia, nesta óptica, como um ponto estrategicamente importante para o desenvolvimento do Alentejo.

---

<sup>808</sup> Cfr., nomeadamente, PEREIRA, 2011b.

<sup>809</sup> AHMO, AC 1/2, Representação de 8 de Fevereiro de 1860.

Já em 1877, o engenheiro Jaime Larcher previa uma linha a ligar o porto de Sines com a do Sul (LARCHER, 1878, mapa, entre pp. 264 e 265). Em 25 de Novembro de 1887, uma portaria reconhecia a importância das cortiças de Santiago do Cacém e Ferreira do Alentejo e do minério de Aljustrel, admitindo a necessidade da construção duma linha férrea de Beja a Sines com possível ramal para Aljustrel. A Associação dos Engenheiros, ao pronunciar-se, pouco depois, sobre as vias complementares da Linha de Sul e Sueste, considerava o ramal de Alvalade a Sines como o natural complemento da Linha do Vale do Sado, para escoamento da cortiça da serra e transporte do pescado de Sines para o interior, o que animaria o movimento portuário de Sines. O plano ferroviário de 1902 já contemplava o ramal de Sines, mas só em 1917, a lei 731, de 5 de Julho, ao autorizar a conclusão da Linha do Vale do Sado, incluiu a sua construção (VILHENA, 1937, pp. 15, 19 e 20).

O caminho-de-ferro passou, pois, a constituir uma das grandes reivindicações da região, e a imprensa local fazia eco desse desígnio. Em 1919, no primeiro número de *A Folha de Sines*, o caminho-de-ferro era considerado como “a mais justa aspiração do povo desta localidade”. E, no número 10, em artigo de A. Chalbert, podia ler-se que o caminho-de-ferro era, para Sines, “uma questão de vida ou de morte”.<sup>810</sup>

No que respeita a Odemira, a via-férrea cedo criou expectativas, logo que foi deliberada a construção da Linha do Algarve. Após algumas indecisões, foi decidido que esta se faria prolongando-se a linha já existente, a partir de Beja. Entretanto, as antigas propostas de construção de uma linha próxima do litoral, com fácil ligação aos portos (VALLADAS, 1878, p.12), mesmo de uma linha que viesse de Pinhal Novo ou Poceirão, por Alcácer, Santiago, Odemira, até Lagos (BRANDÃO, 1878, p. 167) tinham sido ultrapassadas. Um grupo de notáveis locais decidiu ir a Garvão, num domingo de Junho de 1875, ao encontro dos engenheiros que se encontravam a elaborar os estudos, a fim de lhes pedir para terem em consideração os estudos da “companhia inglesa” (referência decerto à *South Eastern Portugal Railway Company*), pois o traçado dessa companhia era o que passava pelo concelho e tocava maior número de núcleos de população, desde Casével até ao Algarve.<sup>811</sup> No entanto, antes da decisão de incluir a Linha do Algarve na rede, conjecturou-se, nos debates sobre os planos da rede geral na

---

<sup>810</sup> *A Folha de Sines*, n.º 10, de 15 de Novembro de 1919, p. 1. Os trabalhos de construção do Ramal de Sines iniciaram-se, finalmente, em 1919, mas a sua conclusão demoraria: só em 1936 o comboio chegou a Sines (VILHENA, 1937, pp. 9-23).

<sup>811</sup> *Pharol de Odemira*, 19, de 20 de Junho de 1875, p. 3.

Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, ligar Beja a Sines ou a Milfontes, dentro do critério de ligação do caminho-de-ferro aos portos marítimos (cit. in PEREIRA, 2011, p. 11), adoptado também noutros países.<sup>812</sup> Além disso, a Linha do Algarve tinha aproveitado a linha construída até Beja, para ficar mais barata, o que pôs de parte a opção do Vale do Sado que mais se prestava (PEREIRA, 2011a).

Situações como a que descreveu o bacharel Francisco Pousão, juiz de Odemira, iriam em breve deixar de ocorrer. Estando o fim da linha em Casével, o Dr. Pousão fez uma penosa jornada de Olhão para Odemira, no Outono de 1883: partiu com os filhos, Carmo e Henrique (já conhecido como pintor), de trem para Vila Real de Santo António; daí no vapor da carreira para Mértola, donde foi de carro para Beja. Nesta cidade, Henrique partiu para Vila Viçosa, e o pai com a irmã tomaram o comboio até Casével. Finalmente, o trajecto entre Casével e Odemira foi feito de carro (LOPES, 1959, pp. 83 e 84).<sup>813</sup>

A via-férrea entrou ao serviço em finais da década de 80 do século XIX, abrindo várias estações no município, mas todas elas a significativa distância da sede concelhia. Em 17 Junho 1884, foi posta a concurso a construção do lanço de linha entre Amoreiras, mais exactamente Ribeira de Cima, e o rio Mira, isto é, Sabóia/Santa Clara, portanto o troço de linha que penetrava no concelho de Odemira. A Câmara Municipal de Odemira, aparentemente até aí um pouco alheada da problemática da via-férrea, mas temendo que não houvesse qualquer estação nesta secção, fez então uma exposição ao rei, pedindo que fosse estabelecida uma, denominada de “Odemira”, no sítio chamado Pavorra, na freguesia de Relíquias, a 10/12 Km da vila de Odemira. Razão aduzida: as programadas estações de São Martinho e Santa Clara ficavam a mais de 25 km de distância da vila.<sup>814</sup> Em resposta, o director do caminho-de-ferro do Sul e Sueste, informou que já estava prevista uma estação; não era, contudo, possível estabelecê-la no sítio da Pavorra, mas no Totenique Grande ou, em alternativa, perto do monte de Luzianes, sítio que a Câmara, então, escolheu.<sup>815</sup> Deste modo, por portaria de 8 de Outubro de 1884, do Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, foi determinado houvesse uma estação, designada por Estação de Odemira, em Luzianes. Em 10 Junho 1885, o Município pediu, pela primeira vez, a construção do indispensável

<sup>812</sup> Cfr., entre outros, GÓMEZ-MENDOZA, 2002, p. 103 e 105; PEREIRA, 2011, pp. 2 e 5.

<sup>813</sup> Uma alternativa teórica era vir de barco, mas viagens marítimas entre Olhão e Odemira não eram frequentes.

<sup>814</sup> AHMO, *Correspondência expedida*, AC 1/10, fls. 187v.º e 188; AB 1/16, 153v.º e 154 (9 de Julho de 1884).

<sup>815</sup> AHMO, AB 1/16, fls. 167v.º- 168v.º (13 de Agosto de 1884); AC 1/10, fls. 193 e 193v.º

ramal rodoviário entre a vila e a estação, fazendo referência à grande importância da fabricação e exportação de cortiça, cuja indústria se situava na vila.<sup>816</sup> Aliás, as ligações rodoviárias entre as povoações e as estações ferroviárias faziam parte do planeamento (ALEGRIA, 1990, pp. 121 e 122).

No ano de 1888, foi aberto o troço entre Casével e São Martinho das Amoreiras, cuja estação, na Herdade do Castelão (SILVA, 2007, p. 29), ficava a cerca de 4 km da sede da freguesia. Esta era a última estação do concelho de Ourique, a que a freguesia de São Martinho então pertencia. Aberta a estação das Amoreiras, ela era susceptível de passar a servir Odemira. Nesse ano, a Câmara de Odemira pediu à Direcção Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis que a ambulância do correio viesse até esta estação, pois o estafeta do correio desta vila para Lisboa tinha de ir a Casével, distante mais de 50 km, quando Amoreiras ficava apenas a 25 km. Havia assim possibilidade de a correspondência de Lisboa chegar no mesmo dia a Odemira, com vantagem para o comércio e serviço público e particular e menor despesa na condução das malas.<sup>817</sup> Em resposta, a Direcção Geral dizia que já havia determinado o serviço postal ambulante como era pedido, mas que, tendo-se reconhecido que nas Amoreiras não havia quaisquer comodidades para os empregados pernoitarem, suspendeu a ordem até que a linha férrea seguisse para algum ponto onde eles pudessem alojar-se em condições regulares.<sup>818</sup> A Câmara insistiu que as malas do correio viessem até às Amoreiras, pois dizia estar informada por alguns dos seus membros de que havia agora uma hospedaria e em melhores condições do que a existente na estação de Casével.<sup>819</sup> Esta hospedaria seria naturalmente algum quarto alugado em monte das proximidades, pois só podemos falar em povoação no local mesmo algumas décadas depois.

Em 1889, foi inaugurado o troço que passava pelo concelho, ficando a linha concluída até Faro, nesse ano.<sup>820</sup> Abriu então também a estação de Odemira, em Luzianes, a cerca de 22 km da vila. Entretanto, já a Câmara insistira para que o ramal

---

<sup>816</sup> AHMO, AB 1/17, fl. 76 (10 de Junho de 1875).

<sup>817</sup> AHMO, AC 1/13, ofício de 14 de Junho de 1888.

<sup>818</sup> AHMO, AC 4/53, ofício de 3 de Julho de 1888.

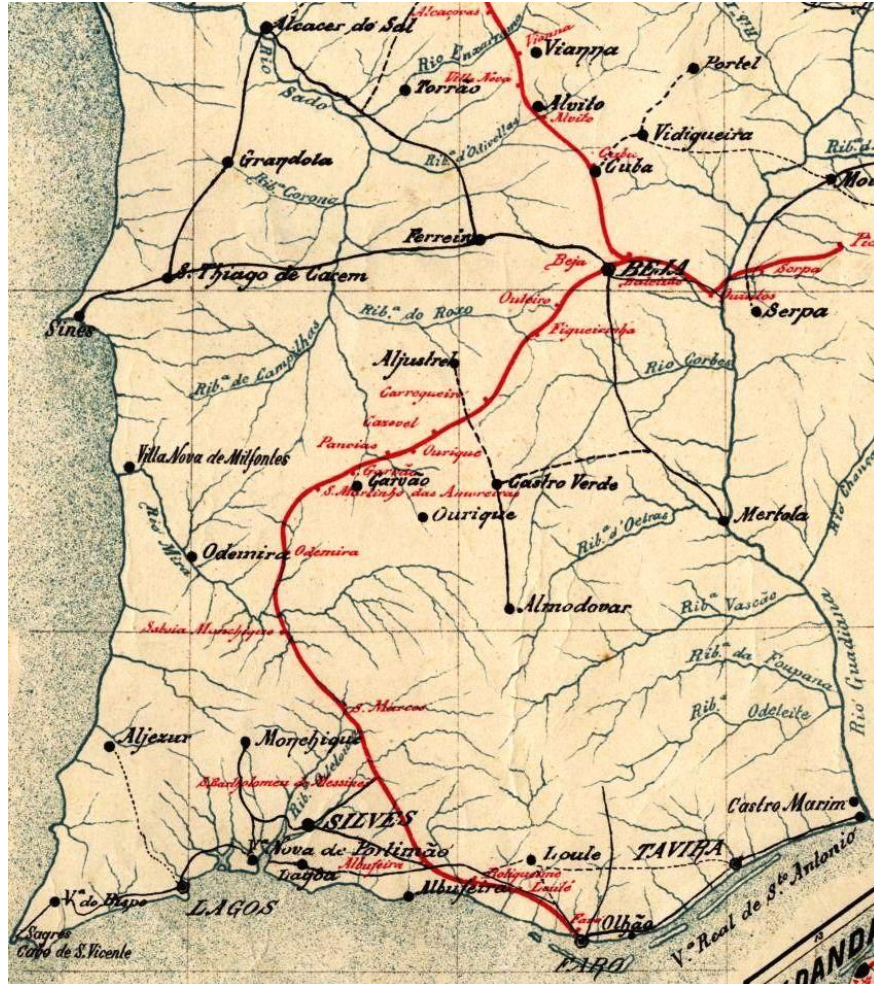
<sup>819</sup> AHMO, AB 1/19, fls. 138v.º e 139 (1 de Agosto de 1888).

<sup>820</sup> As obras da linha férrea empregavam grande número de trabalhadores de vários lugares. As desordens que provocavam, com feridos e até mortos, obrigavam a recorrer a forças do Exército. Uma altura crítica era a feira anual de Sabóia (15 e 16 de Agosto), a que afluíam mais de 200 trabalhadores; mas as povoações de Santa Clara e Sabóia sofriam geralmente com a presença de tantos homens (AHMO, *Administração do Concelho. Correspondência expedida*, BC 1/26, n.º 72, de 4 de Agosto de 1887, n.º 90, de 15 de Outubro de 1887, n.º 93, de 25 de Outubro de 1887, n.º 10, de 2 de Fevereiro de 1888, e n.º 68 de 6 de Agosto de 1888). Em Maio de 1888, o regedor de Sabóia pedia o auxílio da força militar aquartelada em Santa Clara, por constar que um grupo de trabalhadores tencionava atacar aquela aldeia com revólveres e dinamite (AHMO, BC 1/27, n.º 151, de 13 de Maio de 1888).



rodoviário entre a vila e a estação fosse construído, apresentando mesmo uma proposta de percurso.<sup>821</sup>

Fig. 62. Extracto do *Mappa dos Caminhos de Ferro Portuguezes* (1895)



Fonte: <http://purl.pt/3367/1/>

A partir de Beja, a linha iniciou a aproximação ao litoral, fazendo um longo arco até ao concelho de Odemira, que atravessou na sua extremidade Leste, até entrar no Algarve por um dos tradicionais pontos de penetração nesta província, a depressão de São Marcos (ver fig. 62), onde sobe apenas a 230 metros (FEIO, 1983, p. 173). De facto, a serra algarvia colocava uma barreira que as antigas locomotivas a vapor tinham dificuldade em vencer, tornando-se necessário encontrar as passagens naturais mais favoráveis. No entanto, algumas obras de arte de envergadura tiveram de ser construídas, como o túnel de Vale de Isca, entre Amoreiras e Luzianes, e a alta ponte dos Mouratos, a seguir à aldeia de Pereiras; a partir deste lugar, encontra-se a parte da

<sup>821</sup> AHMO, AC 1/13, ofício n.º 258, de 16 de Setembro de 1888.



linha mais difícil devido aos declives.<sup>822</sup> A carência de estudos orográficos de base levava a que as soluções para o assentamento da linha fossem sendo encontradas no terreno (PEREIRA, 2010, pp. 7 e 8).<sup>823</sup>

Os critérios técnicos que informavam os traçados eram a menor distância entre os pontos extremos escolhidos e o menor custo de construção (menos obras de arte), mas, no caso da Linha do Sul, terão estado também os interesses e a influência dos grandes proprietários alentejanos (ALEGRIA, 1990, pp. 329 e 331). Embora não sejam conhecidos mais esforços da Câmara de Odemira para que a linha se aproximasse da vila enquanto estava em projecto, ela deplorava, mais tarde, que não se tivessem seguido as opiniões dos engenheiros que procederam à construção do troço Casével-Faro, segundo os quais o “único traçado racional” teria sido pela vila de Odemira.<sup>824</sup> A linha chegou, pois, às portas do concelho de Odemira no meio de certo alheamento; em breve haveria alguns louvores e muitos lamentos.<sup>825</sup>

No mesmo ano de 1889, deu-se início a movimentações para que se construísse uma linha de Odemira a Lagos, por Aljezur e Vila do Bispo. A iniciativa partiu da cidade de Lagos, sentindo-se prejudicada pelo facto de, até então, não ter sido beneficiada com o caminho-de-ferro. Em 1 Setembro de 1889, foi eleita, nesta cidade, uma comissão presidida por Jacinto Inácio de Brito Rebelo (um engenheiro militar) para estudar o projecto de ligação de Odemira a Lagos, que iniciou contactos com a Câmara de Odemira.<sup>826</sup> Esta aceitou e aderiu aos objectivos da comissão.<sup>827</sup> Em Odemira acreditava-se que este ramal viria resolver os problemas do transporte das mercadorias locais para Lisboa e para o Algarve, substituindo definitivamente a via marítima, tão problemática em razão da perigosa e difícil barra de Vila Nova de Milfontes.<sup>828</sup> O poder municipal era detido, em Odemira, por notáveis, cujos negócios se centravam na vila e na área próxima, tendo poucos interesses no interior do concelho, servido pela linha férrea. Era o caso de José Francisco de Sousa Prado.

---

<sup>822</sup> Cfr. *Guia de Portugal*, II, 1927, p. 217.

<sup>823</sup> Próximo da ponte dos Mouratos, parece ter-se iniciado um túnel, de que se terá desistido (informação Aníbal Simão, de Pereiras).

<sup>824</sup> AHMO, AC 3/2, fl. 36v.º, Representação da Câmara de Odemira datada de 17 de Abril de 1907.

<sup>825</sup> Também se terá dito localmente que alguns lavradores tinham tentado que a linha passasse longe das suas herdades para que os trabalhos não lhes roubassem a mão-de-obra (informação de Aníbal Simão), o que não foi possível confirmar.

<sup>826</sup> *O porto de abrigo da bahia de Lagos e o caminho de ferro desta cidade a Odemira*, 1889.

<sup>827</sup> AHMO, AB 1/20, fls. 66-67v.º (18 de Setembro de 1889)

<sup>828</sup> AHMO, BC 1/22, 6 de Dezembro de 1889.

Em 24 Setembro de 1889, a comissão, integrada pelos concelhos de Odemira, Aljezur, Vila do Bispo e Lagos, dirigiu uma representação ao Governo, pedindo uma nova linha, que, entroncando na secção entre Garvão e Odemira, seguisse pelo vale de Aljezur, com passagem por Bensafirim, até terminar no porto de Lagos. Ressalvava-se, assim, segundo os representantes, o erro cometido no traçado da Linha do Sul que, de Beja a Messines, deixou de se aproximar dos pontos mais importantes para atravessar quase um deserto. E reforçava o pedido com a opinião dos engenheiros, que reconheciam a necessidade de um caminho-de-ferro que flectisse até Odemira.<sup>829</sup> Alguns anos depois a Câmara de Odemira reiterava que “na ocasião em que se andava procedendo à linha de Cazevel a Faro, os engenheiros lamentavam que a linha não tivesse seguido o único traçado racional, vindo por Odemira, atravessando terrenos ricos, em grande parte planos e servindo povoações importantes”<sup>830</sup>, decerto referindo-se a um traçado mais litoral, pelo Vale do Sado.

Nesse mesmo ano, iniciaram-se os estudos para esta linha, mas, em Novembro, já havia críticas, em S. Teotónio, de que a secção de Odemira a Odeceixe estava a ser mal planeada, pois não acolhia a opinião de pessoas conhecedoras e passava pela área mais acidentada e de difícil trânsito e afastada da povoação de S. Teotónio. A Câmara decidiu dar conhecimento do facto à comissão promotora do melhoramento, em Lagos.<sup>831</sup> Mais uma vez, o desejado caminho-de-ferro gerava desencontros de opinião e interesses insatisfeitos.

Daí em diante, o discurso oficial, através do Município, incidia sempre no lamento sobre a carência de vias de comunicação, em que se salientava que a própria linha férrea alcançava o concelho numa das suas extremidades, em condições que não trazia benefícios.<sup>832</sup> Naturalmente, embora se possa considerar que a economia concelhia tinha como centro a vila de Odemira, não os trazia sobretudo para os autores do discurso.

No final do século, as comissões nomeadas por decretos de 6/10/1898 e de 27/2/1899 para planearem a rede ferroviária, contemplaram um projecto de ligação de Sines a Lagos, com passagem por Odemira (ALEGRIA, 1990, p. 298). A ideia agora já não passava por entroncar esta linha na do Sul, mas por ligar as três terras portuárias: Sines, Odemira e Lagos.

---

<sup>829</sup> *O porto de abrigo da bahia de Lagos e o caminho de ferro desta cidade a Odemira*, 1889.

<sup>830</sup> AHMO, AC 3/2, fls. 9 e 36v.º

<sup>831</sup> AHMO, AB 1/20, fls. 81v.º-82v.º (20 de Novembro de 1889).

<sup>832</sup> AHMO, AC 3/1, fls. 27 e 33.

O lançamento da Linha do Vale do Sado sugeriu, em Abril de 1903, novo esforço à Câmara de Odemira para tentar persuadir o Governo da necessidade do seu prolongamento para sul. Uma linha férrea a passar próximo desta vila seria uma oportunidade, dizia, para se remediar o erro do traçado da Linha do Sul, entre Casével e Faro, mais uma vez aludindo à distância a que o caminho-de-ferro passava da vila de Odemira. Argumentava com a existência de produtos agro-pecuários, especialmente a cortiça, e de minas; com a facilidade do traçado pela charneca, por ser plana e por as expropriações ficarem mais baratas devido a ser terra menos agrícola; e com a possibilidade de articulação da via-férrea com a marítima, potenciando assim cada uma das vias.<sup>833</sup>

Em 1905, os representantes do Município faziam o ponto da situação. Odemira tinha três estações ferroviárias – Amoreiras, Odemira e Sabóia – mas nenhuma delas era servida por uma só estrada: a de Amoreiras, diziam, ficava a grande distância, por um caminho que era uma estreita azinhaga, cheia de precipícios e intransitável no Inverno, sendo de pouca utilidade para o concelho; a de Odemira, a mais central, não tinha a estrada de ligação concluída; e a de Sabóia prestava melhores serviços ao povo do concelho, especialmente ao da vila, porque era servida por uma estrada municipal, que, embora sendo caminho velho, por ela podiam transitar veículos. Este elogio da estação de Sabóia pretendia, contudo, ser uma introdução ao pedido de cedência de 30 *rails* de caminho-de-ferro, para consertarem a ponte da Tamanqueira, à saída da vila no caminho para aquela aldeia, que havia abatido com a última invernia.<sup>834</sup>

As restantes estações eram também utilizadas. Em Março de 1899, a Câmara recebeu, pela Estação de Odemira, dois volumes com árvores destinadas a serem plantadas nas estradas municipais e outros lugares públicos da vila, fornecidas pela Real Companhia Hortícola, do Porto. Pelo transporte da estação para a vila, o Município pagou, a José Gomes Ruas, a quantia de 2\$250 réis; de Lisboa para a Estação de Odemira pagou a J. S. Mendonça Júnior, de Lisboa, 3\$295 réis; e à Real Companhia Hortícola, 15\$935 réis, que incluía o transporte ente o Porto e Lisboa.<sup>835</sup> Em Fevereiro de 1901, a Câmara recebeu pela estação das Amoreiras mais algumas árvores que havia encomendado à Real Companhia Hortícola Agrícola Portuense, tendo pago o produto e o frete até Lisboa, por via não identificada, na importância de 14\$370 réis. De Lisboa

---

<sup>833</sup> AHMO, AC 3/2, fls. 9-10v.º

<sup>834</sup> AHMO, AC 3/2, fls. 17v.º-19.

<sup>835</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 122 (29 de Março de 1899).

até à estação das Amoreiras, a Câmara pagou 3\$000 réis a Miguel Stockler e das Amoreiras à vila despendeu 2\$500 réis com o frete a José Gomes Ruas.<sup>836</sup> Note-se o elevado custo de um carro de cerca de 20 km por estrada, especialmente se comparado com o custo do frete entre Lisboa e Amoreiras. Um exemplo, também, que corrobora as queixas de que os percursos nas estradas do concelho ficavam caros.<sup>837</sup> No fim do século XIX, os preços da condução das mercadorias e passageiros desde as sedes de concelho até às estações ferroviárias eram ainda muito elevados, exprimindo a baixa densidade de caminhos-de-ferro e a permanência de um défice na construção de estradas (PINHEIRO, I, 1986, pp. 115-119).

Havia também, por vezes, queixas sobre as tarifas ferroviárias: em Outubro de 1905, no contexto de forte crise provocada pelo mau ano agrícola e pela baixa do preço da cortiça, a Câmara de Odemira decidiu pedir ao rei a redução das tarifas dos adubos químicos e dos cereais, consideradas demasiado elevadas.<sup>838</sup>

O troço rodoviário até à Estação de Odemira, repetidamente solicitado pelo Município, foi concluído em Junho de 1908, quase 20 anos depois da abertura da estação. Resultante do critério de construção de ligações rodoviárias às estações – o caminho-de-ferro impulsionou a construção de rodovias, dos portos e das povoações às estações – esta estrada foi durante muito tempo a única em macadame do concelho de Odemira.<sup>839</sup> Noutros lugares, a via-férrea impulsionou também o desenvolvimento da rede rodoviária, como no caso espanhol (GÓMEZ-MENDOZA, 2002, pp. 103).

A regular ligação entre a vila e a estação fazia-se através dos meios do transporte do correio. Porém, em Março de 1909, a Câmara lamentava que o Governo não abrisse concurso da condução da mala do correio por carro de quatro rodas, que permitiria o transporte de passageiros, decidindo então pedir a intercessão de Brito Camacho, deputado pelo Círculo.<sup>840</sup> Nesse mesmo ano, o arrematante do transporte do correio entre a vila e a estação, João Lourenço Branco Serralha, obrigado a usar apenas cavalgadura, colocou, por sua iniciativa, um carro com molas para transporte de passageiros<sup>841</sup>, mas, em Março de 1911, a Câmara insistia na falta de transporte

---

<sup>836</sup> AHMO, AB 1/30, fl. 56 (20 de Fevereiro de 1902).

<sup>837</sup> Em 1899, a Câmara informava que o custo de transporte de uma arroba (15 kg) de mercadoria até à estação ferroviária mais próxima era de 120 réis e uma cavalgadura custava 1\$000 réis, o que alude ao transporte sobre dorso de animal (AHMO, AB 1/28, fl. 100 (1 de Fevereiro de 1899).

<sup>838</sup> AHMO, AB 1/34, fls. 62v.º-64 (25 de Outubro de 1905).

<sup>839</sup> *Ecos do Mira*, n.º 99, 8 de Agosto de 1917, p.1.

<sup>840</sup> AHMO, AB 1/38, fls. 11 e 11v.º (10 Março de 1909).

<sup>841</sup> *O Porvir*, n.º 171, de 15 de Julho de 1909, p. 2.

adequado para correio e passageiros, pedindo ao Ministro do Fomento o pagamento de um veículo de quatro rodas.<sup>842</sup>

Como o *Anuário Comercial* anualmente repetia, a vila continuou a ligar-se a três estações: à Estação de Odemira (Luzianes), a 22 km, por diligência; para a das Amoreiras, a 30 km, podia “jornadear-se de carro”; quanto à de Sabóia, a 22 km, só havia acesso “de cavalaria”<sup>843</sup>, contradizendo o que, em 1905, a Câmara de Odemira afirmara. Durante anos, a estação de Sabóia/Santa Clara designou-se por Sabóia/Monchique, o que levou muitos viajantes a ficarem 24 horas isolados “em plena desolação da serra alentejana”.<sup>844</sup>

Em 1 de Março de 1915, o jornal *Rumores d’Aldeia* (São Martinho das Amoreiras), fazia eco de queixas sobre a falta de estrada entre São Martinho e a Estação das Amoreiras, na pequena distância de 4,5 km. Queixava-se da Câmara, que fazia obras noutras freguesias (ia construir, por exemplo, a estrada entre Sabóia e a sua estação), e em São Martinho nem um metro de estrada municipal. Havia apenas a estrada velha, frequentemente intransitável no Inverno. Em todo o caso, lentamente, foram-se construindo os respectivos ramais.

Entretanto, procurou-se melhorar o serviço prestado pelo caminho-de-ferro à região. Em Abril de 1909, a Câmara pretendia que o “rápido” parasse na Estação de Odemira, o que foi recusado<sup>845</sup>, mas viu, pouco depois, aberto um apeadeiro em Pereiras (Sul da freguesia de Santa Clara), que terá contribuído para o crescimento deste lugar.<sup>846</sup> Em 16 Maio 1917, pedia à administração dos Caminhos-de-Ferro do Estado que estabelecesse uma estação ou apeadeiro no Monte Negro, no ponto em que a via corta a estrada distrital 75, Ferreira – Lagos, para servir Vale de Santiago e Colos, além de Cercal e S. Domingos.<sup>847</sup>

O tom pessimista e crítico continuava dominante. O deputado republicano António dos Santos Silva, um dos principais proprietários e negociantes locais, escrevia

---

<sup>842</sup> AHMO, AC 3/1, fls. 4-5. Em 1926, numa altura em que os transportes rodoviários motorizados se desenvolviam, António Joaquim Carito, industrial de moagem e negociante, de Luzianes (Sabóia), substituiu a velha “carrinha do Serralha” por uma camioneta Ford, para cargas e passageiros, que fazia em 45 minutos, pela quantia de 10 escudos, o que a carrinha fazia em quatro horas (*Ecos da Serra*, n.º 22, de 1 de Junho de 1926, p. 2).

<sup>843</sup> Nomeadamente *Anuario Commercial*, 1912, p. 2212.

<sup>844</sup> *Guia de Portugal*, II, 1927, p. 186. O próprio *Mapa de Portugal para o Automobilismo* (1905), da Colonial Oil Company, apresentava um, de certo modo enganador, troço carroçável entre a estação e Monchique (ver mapa 63, em Anexos).

<sup>845</sup> AHMO, AB 1/38, fls. 29 e 29v.º (28 de Abril de 1909).

<sup>846</sup> No recenseamento populacional de 1911, ainda não figurava como lugar, mas, em 1940, Pereiras ou Aldeia de Pereiras já tinha 38 fogos e, em 1960, subiu para 107 fogos (*Censos* de 1911 e 1960).

<sup>847</sup> AHMO, AC 3/1, fl. 18v.º

em 1914, criticando “os engenheiros da monarquia”, que “a estação que serve a vila de Odemira dista desta vinte e três quilómetros, o que tanto é dizer, em boa razão, que não tem caminho-de-ferro”. E acrescentava que frequentemente os custos dos transportes eram superiores aos das mercadorias.<sup>848</sup> Claro que a sua perspectiva era a de homem da vila.

Em 9 Abril 1920, a Câmara queixava-se, mais uma vez, da impossibilidade de escoamento dos produtos: as estações de caminho-de-ferro ficavam a grande distância e as tarifas eram exorbitantes, impedindo quase por completo a exportação; a via marítima, a única que podia levar as mercadorias a toda a parte, encontra-se, por sua vez, em mau estado, pois a barra de Milfontes quedava-se frequentemente fechada durante quatro e mais meses.<sup>849</sup> Entretanto, a linha do Vale do Sado entroncava na do Sul (em 1914), com a abertura do troço Alvalade - Funcheira (VILHENA, 1937, p. 18).<sup>850</sup>

O antigo desejo de que o caminho-de-ferro passasse pela vila de Odemira continuava presente, mesmo quando em 1922, foi inaugurada a ligação Faro - Lagos. Em Abril 1923, a vereação pedia ao Ministro do Comércio uma linha entre Lagos e Sines, com passagem por Aljezur, Odeceixe, S. Teotónio e Milfontes, com a justificação do escoamento do minério de ferro. Mais uma vez, se socorriam do alegado parecer dos engenheiros militares, que diziam ser esta uma linha importante.<sup>851</sup> Nesse mesmo ano de 1923, saiu uma portaria a mandar proceder ao estudo do primeiro lanço da Linha do Oeste do Algarve, publicada a pedido da Câmara de Odemira e da Junta de Freguesia de Milfontes, entre o previsto ramal de Sines a Lagos.<sup>852</sup>

A vila de Odemira nunca veria o comboio de perto. A partir de 1922, Lagos passou a dispor de caminho-de-ferro e depois de 1936 Sines também: Odemira deixou então de contar com estes parceiros para pressionar o poder. Além disso, só por si, Odemira não era um centro suficientemente importante para, sozinha, atrair esse

---

<sup>848</sup> *O Porvir*, n.º 419, de 18 de Abril de 1914, p. 1.

<sup>849</sup> AHMO, AC 3/1, fls. 26v.º-27v.º

<sup>850</sup> Em termos arquitectónicos a estação de Funcheira é notável, representando simbolicamente o ponto de entroncamento das duas linhas.

<sup>851</sup> AHMO, AC 3/1, fl. 33.

<sup>852</sup> O tempo, porém, foi passando e a linha não avançava. Em 1928, por intercessão das Câmaras de Santiago e Odemira, saiu nova portaria para que se procedesse ao estudo da linha férrea que ligaria o ramal de Sines (inaugurado em 1936) ao de Lagos/Portimão, com passagem por Milfontes, Odemira, S. Teotónio, Odeceixe e Aljezur. Os interesses e os influentes locais, sempre a agir na velha tradição caciquista, conseguiam colocar nos planos do governo estes empreendimentos, embora nem sempre tivessem força para os levar por diante. Um dos influentes que havia “estado” no ramal de Sines, António Jacinto de Vilhena, professor de Química, nos Institutos Industrial e Comercial de Lisboa, acusado de pugnar pela citada linha do “Oeste do Algarve” em prejuízo de Sines, defendia-se veementemente da “calúnia” (VILHENA, 1937).

melhoramento. Aliás, continuou a utilizar a antiga via marítima<sup>853</sup>, por onde escoava, apesar das insuficiências deste meio, grande parte das mercadorias que produzia. As duas freguesias da vila, Salvador e Santa Maria, e ainda São Teotónio, São Luís e Milfontes serviam-se preferencialmente do porto marítimo para o comércio com o exterior, mormente o que envolvia cargas de vulto.

Como concluiu David Justino, relativamente ao País, não podemos dizer que o caminho-de-ferro (e a rodovia) desencadeou um processo de desenvolvimento económico, mas terá contribuído para conferir ao espaço económico português um maior grau de unidade (JUSTINO, II, 1989, p. 244-245). É verdade que a linha não chegou à vila de Odemira, nem às freguesias do litoral, o que não foi levado a bem pelos dirigentes concelhios e muitos empresários locais, mas isso não invalida a utilidade que o caminho-de-ferro acabou por assumir para todo o concelho.

Os espaços mais interiores do concelho, com difícil acesso ao porto de Odemira, passaram a contar com a linha férrea e isso não pôde deixar de ter impacto na economia da área de influência das estações. O comércio do corredor por onde a linha passava desenvolveu-se e há notícias do embarque ferroviário nomeadamente de cortiça e de gado (um nicho em que o transporte marítimo nunca operou), bem como do desembarque designadamente de adubos para a agricultura. No entanto, como já foi exposto, o caminho-de-ferro não veio fazer concorrência ao porto, no sentido de lhe retirar movimento; teve sobretudo um papel complementar, permitindo que boa parte do antigo *hinterland* portuário passasse a ter uma alternativa para realizar o seu comércio com Lisboa e com o Algarve. O facto de o movimento marítimo não ter reflectido negativamente essa concorrência do caminho-de-ferro deve-se naturalmente ao aumento do comércio, tanto nas exportações como nas importações.

Como se referiu, a ideia muito corrente de que o caminho-de-ferro matou o comércio costeiro não é verificada, nem aqui, nem em muitos outros lugares (JACKSON, 1996, p. 87). Em Espanha, por exemplo, a ideia simples de que a cabotagem não foi capaz de concorrer com o caminho-de-ferro também foi posta em causa: os próprios contemporâneos viam na ferrovia um novo impulso para o crescimento da navegação; e embora as realidades das costas espanholas e respectivos *hinterlands* apresentassem dissemelhanças, o facto que, em geral, sobressai é o de complementaridade entre as duas vias (*apud* GÓMEZ-MENDOZA, 2002, p. 103 e 105). Aliás, a evolução da

---

<sup>853</sup> No rio Mira foram construídos dois cais em estacaria de betão armado e feitas dragagens, nos anos 30 do século XX.

quantidade e do valor das mercadorias transportadas pela navegação de cabotagem teve, em Espanha, uma tendência claramente ascendente, notável à aproximação do fim do século XIX (FRAX, 1981, p. 32)<sup>854</sup>, conquanto o caminho-de-ferro tivesse marcado o seu aparecimento com grande ímpeto (*ibidem*, p. 58).

No concelho de Odemira, a ferrovia não criou novas centralidades, mas favoreceu o desenvolvimento do interior concelhio, sobretudo quando as estações foram servidas por rodovias, e induziu o aparecimento de novas povoações: Amoreiras-Gare e Luzianes-Gare são exemplos do seu efeito povoador. Quanto à primeira, os cerca de 4,5 km de distância entre a aldeia de São Martinho e a estação ferroviária eram suficientes para que São Martinho ficasse longe. Com efeito, nos finais do século XIX e princípios do XX, esta distância não era fácil de percorrer, especialmente no Inverno, como revelam as queixas dos habitantes. Foi assim que, no meio de nenhures, surgiu uma nova povoação, a partir de talhões aforados a novos moradores, pelo proprietário da Herdade dos Castelões. Este chegou a suspender temporariamente a concessão de foros para construção, desviando-se a procura para a próxima Herdade do Verdelho, como sucedeu com a fábrica de moagem (SILVA, 2007, p. 31). É notável a “modernidade” do traçado linear e da largura das ruas, resultado do proto-planeamento que envolveu o processo de aforamento. A povoação de Amoreiras-Gare tinha, em 1911, apenas três fogos; três décadas depois, os fogos eram já 43 e, em 1960, 125. Crescimento notável, mais do que a sua congénere Luzianes-Gare, que, em 1960, contava com 97 fogos.<sup>855</sup> Esta, contudo, reflectiu cedo no seu comércio e na sua indústria o facto de ser a estação de Odemira. As estações do caminho-de-ferro favoreceram igualmente a instalação da indústria de moagem, o comércio e alguns serviços, nas duas povoações, embora também já depois do período em estudo.<sup>856</sup>

---

<sup>854</sup> As oscilações verificadas em grande parte da segunda metade do século têm a ver com uma economia pouco estável (FRAX, 1981, p. 32).

<sup>855</sup> *Censos de 1911 e 1960.*

<sup>856</sup> Ver para Luzianes, *Anuário Comercial de Portugal*, II, 1935, p. 3262.



## **2. Correio e telégrafo**

Entrada a segunda metade de Oitocentos, os serviços de correio foram profundamente alterados através da reforma postal de 1852, em que o País foi dividido em dez administrações postais e estas em direcções e delegações, e a introdução no ano seguinte do primeiro selo postal adesivo.<sup>857</sup> Ao longo da segunda metade do século foram surgindo melhorias em termos de transportes que muito auxiliaram a sua eficácia, como o desenvolvimento da mala-posta e a inauguração do serviço de ambulâncias postais ferroviárias.<sup>858</sup>

O *Mappa dos Correios do Continente do Reino de Portugal*, de 1868, representa o País dividido em oito “círculos postais”. A cidade de Beja centralizava o Círculo de Beja, que abrangia um território superior ao do distrito. No concelho de Odemira, o percurso do correio prolongava-se, por São Luís e Cercal, até Milfontes, onde havia uma delegação (ver fig. 63). Em 1887, a estação postal de Milfontes era de 3.<sup>a</sup> classe.<sup>859</sup> No entanto, em 1912, uma carta enviada de Milfontes para Odemira podia levar três dias a chegar, apesar da curta distância entre as duas povoações.<sup>860</sup> Já Sines ficava incluída no Círculo de Lisboa, com o percurso do correio a prolongar-se, mais uma vez, até à vila portuária.

---

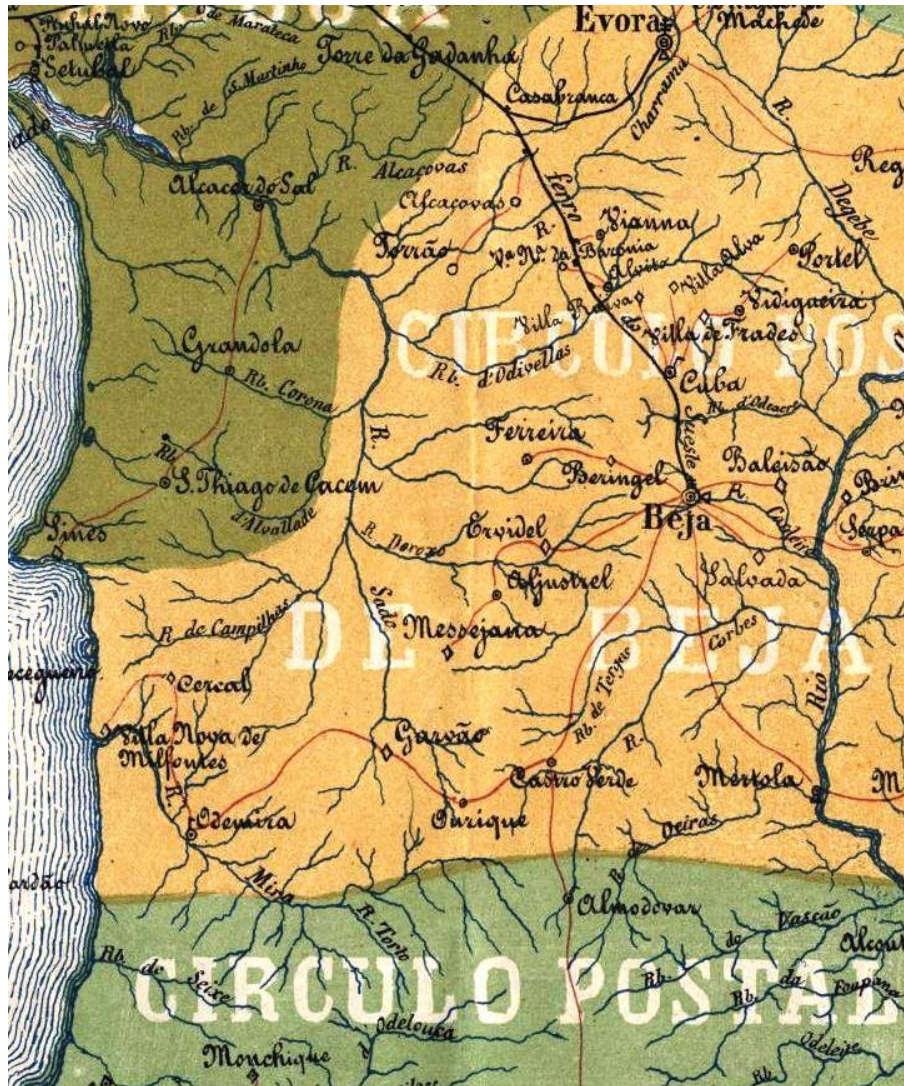
<sup>857</sup> Ver nomeadamente CARDOSO, 2001, p. 67.

<sup>858</sup> Entretanto, num contexto de desenvolvimento internacional das comunicações, Portugal integrou, em 1874, o grupo de países que criou a União Postal Universal.

<sup>859</sup> AHMO, AC 1/12, Representação ao rei, de 6 de Junho de 1887, s.n.

<sup>860</sup> AHMO, AC 3/1, fl. 6v.º, Representação da Câmara de Odemira ao Ministro do Fomento.

Fig. 63. Trajectos e estações de correio.



Extracto do *Mappa dos Correios do Continente do Reino de Portugal* (1868).

Com a abertura do caminho-de-ferro, Odemira passou a usufruir, através da sua estação (Estação de Odemira, ou Luzianes), do serviço de ambulâncias postais ferroviárias, sendo as malas do correio transportadas da e para a vila por carro tirado a muares. Contudo, o correio acusava dificuldade em chegar às freguesias por falta de meios e de estrutura.<sup>861</sup>

O telégrafo, isto é, a transmissão de mensagens através de impulsos eléctricos, constituiu um enorme salto em termos de comunicações, pois “fez o que o correio não

<sup>861</sup> Sobre o movimento de cartas e encomendas nas ambulâncias postais ferroviárias, ver mapas 66 e 67, em Anexos.

pode fazer; vai mais veloz do que o vento, arrancar a ampulheta da mão do tempo e suprimir os limites do espaço” (*apud* ROLLO, 2009, p. 35). Em Portugal, o crescimento da rede telegráfica acompanhou, em ritmos mais modestos, a tendência internacional (*ibidem*, p. 43).

A *Carta da Rede Telegraphica de Portugal no fim de Junho de 1861* contemplava a extensão da linha desde Setúbal ao Cabo de São Vicente e Sagres, numa rede que no Sul ia do Barreiro a Faro, por Vendas Novas, Évora, Beja e Vila Real de Santo António. A partir de 1864, foi imposto novo ritmo ao crescimento da rede e sua eficácia (*ibidem*, p. 56). Em 15 de Dezembro de 1864, saiu portaria mandando levantar a linha entre o Cabo de São Vicente e o rio Sado, e entre o Porto e o rio Minho.<sup>862</sup> Em Setembro de 1867, a *Carta da Rede Telegraphica e Caminhos de ferro de Portugal* já previa, no projecto de ligação de Vendas Novas ao cabo de São Vicente, estações em Sines e Vila Nova de Milfontes. Estava-se nas vésperas da cobertura pela telegrafia eléctrica de todo o Litoral Alentejano e ocidental algarvio. Em 1871, foram cravados os postes e estendidos os fios telegráficos entre Sines e Grândola, por Santiago, passando este troço de telégrafo a funcionar em Fevereiro de 1872, com estações em Alcácer do Sal, Santiago do Cacém e Sines (LEAL, IX, 1990, p. 396, 2.<sup>a</sup> col.; ROLLO, 2009, pp. 57 e 58).<sup>863</sup>

---

<sup>862</sup> *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Correio e Indústria*, 1.º semestre 1865.

<sup>863</sup> O *Anuário Estatístico de Portugal*, de 1875 (1877, p. 230), já referia uma estação de 1.<sup>a</sup> Ordem em Sines.

Fig. 64. Linha projectada pelo Litoral Alentejano.



Extracto da *Carta da Rede Telegraphica de Portugal* (1861).

Por essa altura, a Câmara de Odemira, constando-lhe que estava projectada uma linha telegráfica entre Lisboa e Sagres ou São Vicente, passando por Milfontes, decidiu pedir ao Governo, conforme a lei em tais casos, o prolongamento por ramal até Odemira à custa do Município.<sup>864</sup> Em Janeiro de 1876, aproximando-se a altura da obra, reiterava o pedido<sup>865</sup> e, em Março, o deputado pelo Círculo eleitoral, João Ferreira Braga, mostrava interesse pelo assunto.<sup>866</sup> Em Maio de 1877, com os postes colocados até Milfontes, a Câmara oficiava o director dos Telégrafos e Faróis do Reino (com conhecimento ao deputado pelo Círculo, para o competente empenho), e oferecia casa, mobília e ordenado do telegrafista para que os fios viessem até Odemira.<sup>867</sup> Finalmente, em 15 de Setembro desse ano, a estação telegráfica municipal de Odemira era

<sup>864</sup> AHMO, AB 1/10, fl. 185 (19 de Abril de 1871).

<sup>865</sup> AHMO, AB 1/12, fl. 27v.º (26 de Janeiro de 1876)

<sup>866</sup> AHMO, AB 1/12, fls. 47 e 47v.º (1 de Março de 1876).

<sup>867</sup> AHMO, AB 1/12, fl. 193 (23 de Maio de 1877).



inaugurada.<sup>868</sup> No ano de 1881, transmitiu 802 telegramas particulares, entre os quais 16 para o estrangeiro (dois para Espanha).<sup>869</sup>

A linha passava por Milfontes, mas esta povoação não tinha sido contemplada com estação telegráfica, o que levou 40 moradores a enviarem um abaixo-assinado para a Câmara, em Setembro de 1883; nele, lembrando a condição portuária de Milfontes, que servia o concelho de Odemira e concelhos limítrofes, pediam à Câmara uma casa para o efeito, pedido a que esta se mostrou receptiva.<sup>870</sup> Em consequência o Município oficiou ao Director Geral dos Correios e Telégrafos (a fusão dos correios com os telégrafos verificara-se em 1880), realçando, nomeadamente, que o porto de Milfontes se encontrava a mais de 60 km do caminho-de-ferro e as embarcações ficavam aqui fundeadas, por vezes largo tempo, o que exigia “assídua e rápida correspondência com os seus proprietários, donos das cargas e estabelecimentos industriais”.<sup>871</sup> Entretanto, em 1887, a Câmara de Odemira, sob proposta do presidente Prado, requereu junto das instâncias superiores uma “estação telefónica” (sic) para Milfontes, invocando a sua importância como porto de mar e como estância balnear e lembrando que possuía estação postal de 3.ª classe, alfândega marítima e fiscal e estação de saúde, com vantagens nomeadamente nos aspectos fiscal, aduaneiro e de saúde.<sup>872</sup> Finalmente, no 2.º semestre de 1890, a estação telegráfica de Milfontes começou a transmitir.<sup>873</sup>

Porém, a ligação com a sede de distrito, importante sobretudo pelos vínculos administrativos, ainda demorou. De facto, as telecomunicações sofreram com a falta de investimento, que fragilizou o sector; com a República, foram introduzidas reformas no domínio institucional, mas a conjuntura não lhe foi favorável (ROLLO, 2010, p. 234). Em 1919, a Câmara lamentava que Odemira fosse o único concelho em que faltava essa ligação, acrescentando, com agastamento: “talvez porque de todos seja o maior, o mais importante, o mais rico, o mais populoso, e, quem sabe, talvez porque de todos o único que sempre afirmou a sua fé republicana”.<sup>874</sup>

Em qualquer caso, com a aproximação do fim do século XIX, Odemira passava a participar na melhoria geral dos serviços de correio e de telégrafo, beneficiando de

---

<sup>868</sup> AHMO, AB 1/13, fl. 26 (19 de Setembro de 1877). Cfr. ROLLO, 2009, p.61.

<sup>869</sup> *Estatística Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoas, Anno de 1881*, 1883.

<sup>870</sup> AHMO, AB 1/16, fls. 68v.º e 69 (28 de Setembro de 1883).

<sup>871</sup> AHMO, AC 1/10, fls. 157-158.

<sup>872</sup> AHMO, AB 1/18, fl. 138 (18 de Maio de 1887); AC 1/12, Representação de 6 de Junho de 1887.

<sup>873</sup> *Estatística Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoas, Anno 1888*, 1890.

<sup>874</sup> AHMO, AC 3/1, fl. 23.

ligações que visavam em primeiro lugar outros espaços, como o caminho-de-ferro do Algarve e o telégrafo também para o Algarve.

### **3. Portos e navegação**

Num cenário em que os transportes terrestres tinham usufruído de melhorias, mas continuavam a sofrer de notadas insuficiências, os portos e a navegação conservavam um papel insubstituível. Aliás, a melhoria das ligações terrestres rodoviárias regionais tendia a melhorar o desempenho dos portos marítimos por favorecerem o acesso ao *hinterland*. No Litoral Alentejano, Sines (e os seus pequenos anexos), um porto na frente oceânica, e Milfontes (com o fluvial de Odemira), um porto de estuário, constituíam realidades bem distintas, que, como antes se referiu, as fontes históricas assinalaram persistentemente. A situação física dum porto confere-lhe características próprias, conforme se abra ao oceano ou se recolha no fundo de um estuário, jogando neles diversos fenómenos atmosféricos, geomorfológicos, marítimos e hidrológicos, que condicionam a sua utilização (GUIMERÁ RAVINA, 2002, p. 293 e 294).

#### **3.1 Problemas de navegabilidade**

É antiga de mais de oito séculos a primeira menção escrita ao rio Mira enquanto “bom porto” (“bonus portus”), embora com uma entrada perigosa, a não ser estando a maré em mais de “meia água de cheia” (“introitus eius periculosus nisi cum mare plus medio fuerit ascensum”) (DALCHÉ, 2003, p. 191), isto é, com a maré pelo menos em meia enchente, apreciação que continuava a justificar-se algumas centenas de anos depois, o que, desde logo, significará que com maré vazia os fundos poderiam ainda ser escassos para os barcos de maior calado, com tendência para fazer o mar rebentar. E o facto de se dizer meio cheia e não meio vazia não é despiciendo: não só a corrente de água se faz em sentido contrário, ajudando ou dificultando a entrada, como a maré vazante tende a

levantar ondulação na barra devido ao choque de águas e torna qualquer naufrágio mais perigoso por arrastar os náufragos para o largo. Já a baía de Sines surge, na mesma fonte do século XII, como um bom ancoradouro, desde que com ventos favoráveis (*ibidem*). Realidade que oito séculos depois se continua basicamente a observar.

Antes de mais, verifique-se o enquadramento dos portos alentejanos no panorama nacional, durante o período em estudo. Em Janeiro de 1866, o capitão-de-fragata engenheiro hidrógrafo Francisco Pereira da Silva elencava os portos portugueses, agrupando-os em “fluviais”, entre os quais Vila Nova de Milfontes, e “oceânicos”, em que inclui Sines (SILVA, 1872, p. 41). Anos depois, Carlos de Melo, com critério semelhante, contabilizava em Portugal 55 portos. Destes, 29 (Póvoa de Varzim, Buarcos, Peniche, Ericeira, Sesimbra, Sines, Albufeira, Faro, etc.) eram marítimos, quase todos de pequena importância, e alguns de quase nenhuma (MELLO (1888, pp. 149 e 150). Fluviais eram 26 (Caminha, Viana, Vila do Conde, Aveiro, Figueira, Lisboa, Setúbal, Vila Nova de Milfontes, Portimão, Silves, Vila Real de Santo António, etc.), muitos deles importantes e alguns de grande valor comercial (*ibidem*). Este autor considerava que 38 dos portos, entre os quais Sines e Milfontes, eram quase exclusivamente de pesca, e sob a classificação de portos de comércio só encontrava 16, número em que não incluía Sines ou Milfontes (*ibidem*).<sup>875</sup>

Por seu turno, ao apreciar os portos associados a rios que desaguam no Atlântico, Adolfo Loureiro distinguia entre os que estavam nas fozes e os que se situavam no interior; aos primeiros, em que incluiu Vila Nova de Milfontes, chamou portos marítimos, e aos segundos, como Odemira, fluviais. Assim, diferenciava os portos em função das suas características mais ou menos atlânticas:

“[...] considero portos marítimos todos os do continente e ilhas adjacentes, com excepção somente do porto interior de Aveiro (da cidade), de Mertola e Pomarão, de Alcacer do Sal e de Odemira, que são verdadeiros portos interiores e fluviaes, por distarem bastante da costa oceânica, enquanto os outros, Caminha, Vianna, Esposende, Villa do Conde, Douro, Figueira, Lisboa, Setúbal, Villa Nova de Milfontes, Villa Nova de Portimão e Villa Real de Santo António, são situados nas fozes dos respectivos rios e estão, por assim dizer, na costa oceânica e em contacto directo com o mar.” (LOUREIRO, I, 1904, 11)

---

<sup>875</sup> Ele menciona ainda os portos de construção, onde existiam estaleiros: Caminha, Viana, Esposende, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia, S. Martinho, Peniche, Lisboa, Setúbal, Lagos, Faro, Olhão, Vila Real e Tavira (*ibidem*).

O mesmo autor considerava os portos comerciais, pela sua funcionalidade e operacionalidade, da seguinte forma:

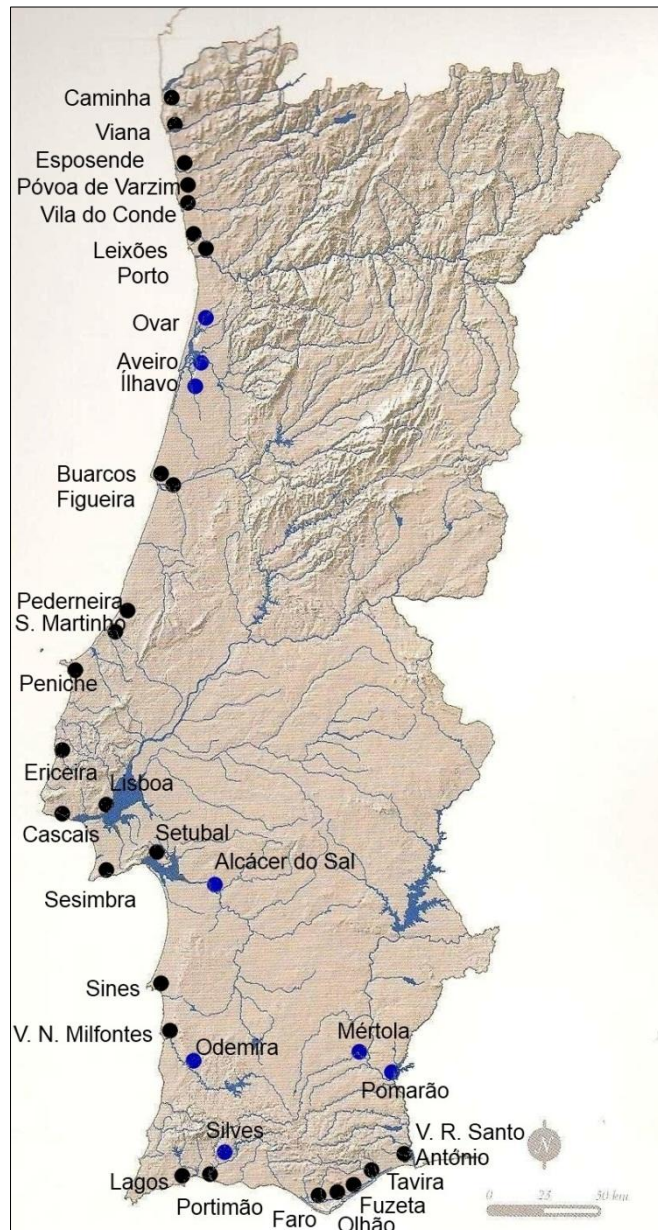
“Pelo seu movimento marítimo e comercial e por serem acessíveis a navios, considero, na actualidade, como commerciaes, no continente do reino, os seguintes: Caminha, Vianna, Esposende, Póvoa de Varzim, Villa do Conde, Leixões, Porto, Aveiro, Figueira e Buarcos, Pederneira, S. Martinho, Peniche, Ericeira, Lisboa e Cascaes, Cezimbra, Setúbal, Sines, Villa Nova de Milfontes, Lagos, Villa Nova de Portimão, Faro e Olhão, Fuzeta e Tavira e Villa Real de Santo António.” (*ibidem*, p. 12).

Distinguia ainda, enquanto portos interiores e fluviais, por distarem bastante da costa oceânica, Ovar, Aveiro (cidade), Ílhavo, Alcácer, Odemira, Silves, Mértola e Pomarão (*ibidem*). Noutro lugar, Loureiro citou também, entre os portos comerciais, São Martinho do Porto, Buarcos, Pederneira (Nazaré) e Fuzeta, e os interiores de Ovar, Ílhavo e Silves (*ibidem*, pp. 11 e 12).

No entanto, um autor francês escrevia no início do século XX que “la cote de l’Alentejo est généralement bordée de hauteurs ou de terrasses qui s’abaissent assez brusquement vers la mer et forment un rivage peu hospitalier, où les estuaires sont rares e aussi les abris” – concluindo, exigente, que, depois da embocadura do Sado, “sur la cote presque rectiligne et désert, on ne peut citer que le havre insignifiant de Sines” (POINSARD, I, 1910, p. 130). Esta informação resulta de um rápido olhar e vale enquanto tal.



Fig. 65. Portos do Continente, segundo Adolfo Loureiro.



Círculos negros – portos oceânicos ou em fozes de rios. Círculos azuis – portos interiores e fluviais.  
Elaboração própria. Base Cartográfica: *Atlas de Portugal*, 2005, p. 61.

A sazonalidade devida aos factores climáticos afectava sobremaneira a navegação, em toda a costa, particularmente a pequena cabotagem. Contudo, verificam-se diferenças sobretudo de intensidade dos fenómenos atmosféricos, entre o Norte e o Sul. A caracterização climática da costa portuguesa que se segue retrata situações típicas, mas a complexidade e a irregularidade são também próprias do clima. No Inverno, podem ocorrer períodos mais ou menos longos de seca e de tempo bonançoso, em alternância com tempo borrascoso.

Nos meses de Julho e Agosto, o Anticiclone dos Açores encontra-se centrado sobre o arquipélago e uma depressão térmica forma-se frequentemente no interior aquecido da Península. Consequentemente, os ventos dominantes sopram de direcção norte e noroeste: é a *nortada*.<sup>876</sup> A maior parte da navegação costeira fazia-se aproveitando este vento. Quando o rumo era norte, com o vento pela proa ou pela amura de bombordo, a navegação fazia-se à bolina, em bordos sucessivos, tendo vantagem os navios mais “bolineiros”, de que eram exemplos os iates, dotados de pano latino. Navegando para sul, com o vento pela popa ou pela alheta de estibordo, a navegação era mais rápida e não havia necessidade de cambar de bordo.

O “marinheiro não tinha respeito à nortada”<sup>877</sup>, contrariamente ao que sucedia com os tempestuosos ventos de sudoeste. No entanto, quando a nortada era forte (ou *fresca*) podia obrigar a navegação a procurar abrigo nos portos. Boa parte dos portos da costa ocidental são abrigados da nortada, como é o caso da baía de Sines. Este é também um período em que podem ocorrer temidos nevoeiros.

Em Julho e Agosto, o movimento marítimo era intenso, apenas com algumas condicionantes: ou porque se levantava uma nortada mais fresca, que, forçando o navio a “caturrar” violentamente, o obrigava a recolher a um recesso costeiro abrigado; ou porque surgia um banco de nevoeiro que cegava e desorientava os marinheiros. Em Setembro, as características de Verão continuam, mas as temperaturas descem. Entre o fim de Setembro e o fim de Outubro, começam e acentuam-se condições de Outono, por consequência da deslocação do Anticiclone dos Açores e sua substituição por uma depressão atlântica. Tempo chuvoso e vento, muitas vezes forte, de sudoeste (vento *aguadeiro*) alternam com vento de Nordeste (vento *pedraceiro*) (*ibidem*, pp. 344-346). Em Novembro e Dezembro as temperaturas do ar descem e ocorre precipitação irregular (*ibidem*, pp. 347-350). Janeiro e Fevereiro, meses de Inverno, trazem tempestades, com ventos de sudoeste, originadas por depressões que circulam ao norte da Península ou que se situam à latitude ou ao sul dela (*ibidem*, pp. 350-352). Durante o mês de Março cessa a tendência para a formação de altas pressões no centro da Península e fica aberto o caminho à influência das depressões ciclónicas; com a sua instabilidade proverbial (“Março, marçação, de manhã Inverno, de tarde Verão”, etc.) pode também trazer

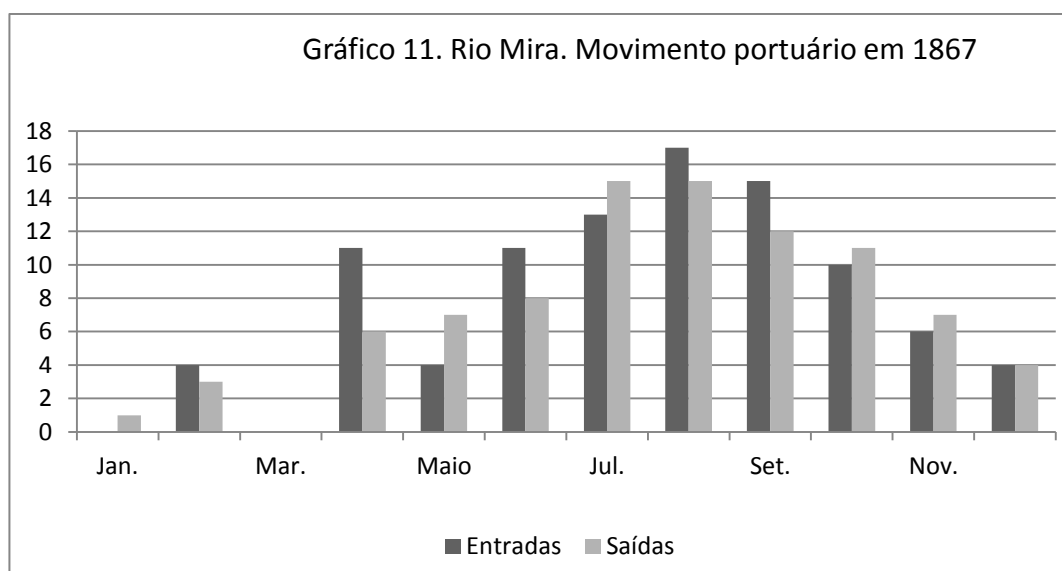
---

<sup>876</sup> Estes ventos provocam também o fenómeno do “upwelling” e a Corrente Costeira de Portugal, que ocorrem nesta altura do ano ao largo da costa ocidental portuguesa, com várias consequências em termos de biologia marinha e de regime de correntes (ver, nomeadamente, FIÚZA, 1982).

<sup>877</sup> Como ouvi a José Firmino Craveira Neves, filho de Joaquim Neves, mestre e armador de Vila Nova de Milfontes.

temporais (LAUTENSACH, 1994, pp. 352, 353 e 379). Em alguns anos, podem ocorrer tempestades particularmente violentas, inclusive com perigo para algumas povoações costeiras (FREITAS, 2009), com reflexo dramático no movimento marítimo.

A título de exemplo, o gráfico do número das entradas e saídas no rio Mira ao longo do ano de 1867 revela essas condições, embora a diferença sazonal pudesse estar também relacionada com outros factores, nomeadamente do calendário agrícola e comerciais, e, obviamente, houvesse oscilações de ano para ano. Neste caso, o mês de Março, por exemplo, não teve movimento, mas no mês seguinte houve um movimento relativamente alto. De qualquer modo, a circulação nos meses de Julho, Agosto e Setembro confirma o normal período de alta, enquanto a de Janeiro, Fevereiro e Março, o de baixa.



Elaboração própria. Fonte: ACM, *Entradas e saídas no porto de Vila Nova de Milfontes*, Cx. 294, docs. 208-234.

Um dos mestres dos iates de cabotagem<sup>878</sup> costumava sentenciar, com conhecimento de causa, que os milfontenses não iam para o mar enquanto não tivessem comido as favas que haviam semeado, como as condições de navegação exigiam e o modo de vida facultava.<sup>879</sup>

Os temporais de sudoeste ou oeste eram extremamente perigosos para a navegação à vela, não só pela forte ondulação que levantavam como pela possibilidade

<sup>878</sup> Joaquim Rebelo Neves (informação de seu filho José Firmino Craveira Neves).

<sup>879</sup> As favas eram semeadas em Novembro e colhidas em Abril, aproximadamente.

de os ventos fortes arrojarem as embarcações contra a costa. Dar à costa era uma das maiores preocupações de qualquer tripulação, especialmente nas extensas faixas de arribas do litoral, onde a salvação do navio e dos tripulantes era muito duvidosa. Um navio apanhado por uma tempestade teria de efectuar algumas manobras defensivas, como rizar ou colher o pano, arribando ao abrigo mais próximo. As avarias no aparelho vélico, o recurso de carga ao mar e mesmo os naufrágios podiam ocorrer.

No que respeita à entrada do Mira, um factor a ter em conta era a periculosidade da barra, mas a maioria dos mestres conhecia-a bem e não há notícias de naufrágios neste período (pelo menos não as encontrámos na documentação compulsada). Porém, os pequenos barcos de pesca que a frequentavam perdiam-se com alguma regularidade: entre 1903 e 1907, naufragaram na barra do Mira, sem perda de vidas, uma canoa de pesca, uma chalupa espanhola e um saveiro português (LOUREIRO, IV, 1904, p. 120).<sup>880</sup>

O sinistro que vitimava tripulantes fazia parte dos temores mais sentidos pela gente do mar e suas famílias. A morte por afogamento nas águas marítimas, muitas vezes com o desaparecimento do corpo, era associada, desde longínquos tempos, à perdição eterna, por impossibilidade de cumprimento dos rituais cristãos, designadamente da extrema-unção (CABANTOUS, 1990, p. 51, *apud* FREITAS, 2010, p. 48). Depois, a morte repentina de marinheiros ou pescadores, às vezes em tripulações e companhias unidas por estreitos parentescos, deixava uma família, ou famílias, na mais dura miséria, além naturalmente da perda dos bens materiais (barco, aprestos e carga).

Nem todos os sinistros terminavam tragicamente: em fins de 1874, o iate *Camões*, do mestre António Rodrigues Bezerra Júnior, com carga de cortiça de Odemira para Lisboa, entrou a barra, arribado, com um mastro partido<sup>881</sup>; em Outubro de 1914, o iate *Senhor dos Passos* arribou a Portimão, com avarias na proa devidas ao mau tempo, quando se dirigia de Lisboa para Milfontes, tendo lançado parte da carga ao mar (60 sacas de adubo, 15 caixas de petróleo e quatro caixas de louça).<sup>882</sup> Tenha-se ainda em conta que a tendência para carregar demasiadamente, com vista a maximizar o lucro da

---

<sup>880</sup> Em 1924, o iate *Correio de Setúbal* naufragou na barra do Mira, sem custos em vidas. O barco saíra com carga de cepa para Lisboa, mas apanhara nevoeiro; depois de alguns dias sem conseguir manter o rumo, procurou voltar ao porto, tendo encalhado na praia das Furnas, na margem sul, ali se perdendo.

<sup>881</sup> *Farol de Odemira*, n.º 1, 1 de Dezembro de 1874. Avarias no aparelho vélico, devido, por exemplo, a uma retranca que cambava mais violentamente, impelida por uma inesperada refrega de vento, podiam sempre ocorrer.

<sup>882</sup> *Ecos do Mira* n.º 62, 21 Outubro 1914, p. 2.

viagem, podia acarretar problemas sobretudo se ocorresse alguma alteração de tempo ou de mar.<sup>883</sup>

Em Sines, o excelente fundeadouro da sua baía convertia-se em autêntica armadilha, quando o vento virava para quadrantes perigosos. No princípio de Novembro de 1913, o patacho *Navegante*, que trazia adubo para Sines, surpreendido por temporal na baía, acabou por ser arrojado para a praia pelo vento e ondulação fortes, e aí despedaçado pelo mar.<sup>884</sup> Em princípio de Março de 1917, várias canoas da picada, fundeadas na baía, impelidas pelo vento forte, garraram e deram à costa na Praia Grande.<sup>885</sup> Um dos iates de Odemira, *Fortunato dos Santos*, com carga de cortiça e milho, refugiado na baía, perdeu-se num dia de temporal.<sup>886</sup>

Também Porto Covo, “um pequeno seio de 50 metros de largura, quando muito”, que tinha fundo para ancorarem iates, se “batido pelos ventos dos quadrantes Noroeste e Sudoeste”, os navios só podiam entrar aproando a sueste. (RIBEIRO, 1872, pp. 385 e 386). Relativamente ao abrigo fornecido pela ilha do Pessegueiro, já foi explicada a sua insegurança, com os ventos da mesma direcção.

No que respeita ao rio Mira e atendendo ao troço que nos interessa, convém determo-nos um pouco no conceito de “estuário”. Segundo uma definição clássica, é uma massa de água costeira semifechada, em contacto com o mar e sujeita à acção da maré, o que provoca oscilações no volume da massa hídrica e respectivos teores de salinidade (PRITCHARD, 1967). A sua delimitação varia em função da natureza dos parâmetros adoptados: geomorfológicos, químicos ou biológicos. R. W. Fairbridge, baseado no efeito físico das marés, inclui no conceito parte do ambiente fluvial, considerando o estuário um braço de mar que penetra numa bacia hidrográfica, numa extensão definida pelo limite superior da preia-mar, dividido em três trechos: zona baixa, ou marinha, com ligação directa ao mar; zona média, caracterizada pela mistura de água salgada com doce; e zona alta, ou fluvial, onde a massa hídrica, embora doce, está sujeita à influência das marés (FAIRBRIDGE, 1980). Nesta medida, o conceito de

---

<sup>883</sup> Curiosa a circunstância da perda do barco *Andorinha*, no início do século XX: carregado de cal, ao chegar a Odemira, a água existente nas cavernas ultrapassou os paneiros e entrou em contacto com a carga, provocando reacção química da cal viva, com as consequências imagináveis. Informação do antigo marinheiro José Damas.

<sup>884</sup> *Ilustração Portuguesa*, 3 de Novembro de 1913, p. 501.

<sup>885</sup> *A Lucta*, n.º 398, 9 de Março de 1917, p. 2.

<sup>886</sup> *A Pátria*, n.º 14793, 21 de Abril de 1923, p. 2. Mais dois iates que com ele estavam tiveram a mesma sorte.

estuário compreende todo o troço navegável do Mira, embora, neste estudo, por uma questão prática, a expressão “estuário” indique a zona baixa, ou marinha.

Durante cerca de 100 km, desde a nascente, é o Mira doce, a "ribeira", no falar local, isto é, o troço não influenciado pela maré. Depois, desde um pouco a montante da vila de Odemira até à foz, por cerca de 30 km, é o “rio mestre de água salgada”<sup>887</sup>, isto é, o troço influenciado pelas marés. As suas características são aqui as de um rio envelhecido. Em grande parte da secção meandra, sem desnível patente, no fundo do vale fortemente encaixado entre colinas xistosas, marginado por longa faixa de vasas e sapal, que dão origem a esteiros e reentrâncias muitas vezes à saída dos vales de escorrência erodidos perpendicularmente ao rio. Na parte terminal, capturado por um vale de origem tectónica (FEIO, 1952, p. 174), volta bruscamente para oeste e, cortando transversalmente a planície litoral, encontra o oceano junto a Vila Nova de Milfontes.

A acção dinâmica e salina das marés marca hidrologicamente este troço, influenciado também de forma perceptível pelas cheias da época chuvosa (ver fig. 66).<sup>888</sup> A relação íntima com os ritmos e os humores marítimos era percebida, por exemplo, pelo pároco de Milfontes, em 1758: "nasce o dito rio do mar largo, onde tem a barra", dizia e repetia, perspicaz, o prior, confundindo aparentemente as coisas. Perspectiva confirmada por pesquisas recentes, que mostram a penetração da massa de água de características marinhas até 7.5 km para montante da foz, em preia-mar de águas vivas, a partir dos quais descem gradualmente os níveis de salinidade e o impacto das marés (ANDRADE, 1986, pp. 27 e 28). No entanto, em toda esta secção a amplitude das marés é significativa: em Odemira, Adolfo Loureiro refere uma amplitude de dois metros (LOUREIRO, IV, 1909, p. 118), embora ela possa ser superior. O retardamento das marés relativamente à foz cifra-se aqui em 1.30 h. Está assim explicada a valência energética do rio Mira, por meio da moagem maremotriz, pois as suas margens, de morfologia adequada, pontuaram-se de moinhos de maré, de que há notícia desde o século XV até ao XX (QUARESMA, 2000).

---

<sup>887</sup> No dizer dos tombos dos bens do concelho de Odemira (AHMO, AE 1/1, fls. 497v.º, 500v.º, etc.).

<sup>888</sup> Principalmente antes de 1968, ano do enchimento da barragem de Santa Clara.

Fig. 66. Cheia no rio Mira (18 de Fevereiro de 1936).



Fonte: foto cedida por D. Maria Alice Silva, de Milfontes.

Tudo indica que a tendência para o assoreamento já afectava as embocaduras dos rios e outras reentrâncias costeiras no início da Idade Moderna.<sup>889</sup> Pequenos portos estuarinos da costa sudoeste, como Melides, Odeceixe e Aljezur, acabaram mesmo prática ou totalmente incapazes no século XVII.

No século XIX são diversas as informações sobre problemas derivados do assoreamento: as barras de portos como Aveiro e Figueira da Foz tiveram de ser abertas artificialmente para que se mantivesse a ligação ao mar.<sup>890</sup> E a situação não era

---

<sup>889</sup> Cfr. CASTELO-BRANCO, 1971, pp. 789-793; ARAÚJO, 2002, pp. 79-88. Notícia de 1688, referente ao rio Sado, menciona assoreamento do estuário devido aos lastros de areia dos barcos holandeses que vinham carregar sal, mas denuncia também fenómenos de assoreamento natural nas barras de Viana, Porto, Aveiro, embora não saibamos o exacto significado dessas informações (BNF, *Fonds Portugais*, vol. 25, fs. 214-216; v. catálogo dos *Manuscritos do Fond Portugais da Biblioteca Nacional de França*, 2001, p. 107). Alguma historiografia acentua que a partir de meados do século XVI, o clima sofreu variação significativa, entrando-se no que se chamou a “Pequena Idade Glaciar”, cujos últimos episódios se sentiram no século XIX. Ter-se-á então verificado forte aumento de transporte sedimentar, com acumulação costeira, acentuado pela erosão favorecida pelos arroteamentos agrícolas e pela desflorestação destinada a obter lenha e carvão. Sobre este assunto, ver, nomeadamente, DIAS, 1993, p. 10-11.

<sup>890</sup> Cfr. CASCÃO, 1980, pp. 135 e 136; AMORIM, 2008.



exclusiva dos portos portugueses: na segunda metade do século XIX, o porto de Huelva, por exemplo, sofria com o assoreamento da parte fluvial, que prejudicava o comércio com o interior, e mesmo com a variabilidade da barra (MOJARRO BAYO, 2010, pp. 318 e 369). No entanto, como adiante se tratará, há que ter em conta as novas necessidades derivadas do aumento dos calados dos navios.

Quanto ao Mira, observou-se anteriormente que remontam à Idade Média as notícias sobre a mediocridade das condições da barra com maré vazia. Mas um problema fundamental da barra de Milfontes – a instabilidade dos fundos e dos bancos de areia – só surge expresso nas fontes bastante mais tarde. Na segunda metade do século XVIII, um bom informador dizia que a barra era móvel devido ao movimento das areias, mas o mais comum era ela ter 13 a 14 palmos de água, em preia-mar de águas vivas, e oito ou nove, em baixa-mar de águas mortas.<sup>891</sup> Acrescentando que os barcos “logo que vencem a dita barra áchão no rio mais fundura, e em muyto pequena distancia huma boa franquia”, e que, para montante, “o rio [é] todo navegável, sem empedimento algum, na distancia de sinco légoas, que pello rio dista esta villa da de Odemira”.<sup>892</sup>

Em fins de 1799, o viajante e espião espanhol José Cornide notava que a barra do Mira era “muy peligrosa” e “en las altas mareas apenas tiene una braza, y en las bajas se puede pasar á pie”! (CORNIDE, 1893, p. 31; ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, p. 575). Um pouco antes, porém, uma representação cartográfica do porto mostrava uma barra com obstáculos, mas, apesar disso, com um canal (a “barra nova”) de duas braças e meia de profundidade, como na fig. 67 se mostra.<sup>893</sup> Embora se possa suspeitar que a informação de Cornide fosse exagerada, esta discrepância devia-se, possivelmente, também aos movimentos das areias que, como o pároco de Milfontes já escrevia em 1758, davam origem a que ficasse “a dita barra, humas occazioins mais alta, e em outras mais baxa”.<sup>894</sup>

Outras informações avulsas, ao longo dos séculos XVIII e XIX, expressam-se nos mesmos termos, quanto aos limites dos fundos na barra e à sua instabilidade. As informações disponíveis não permitem, porém, claramente descobrir uma evolução, até porque a inconstância continuava uma das suas características principais. Canal (ou canais) de navegação que muda(m) de posição e variação dos fundos é o que resulta da

---

<sup>891</sup> O palmo equivale a 22 cm.

<sup>892</sup> *Memórias Paroquiais*, 1758, in QUARESMA, 2006, p. 300.

<sup>893</sup> Pormenor de carta de João Gabriel de Chermont e Diogo Correia da Mota (IGP, CA 283).

<sup>894</sup> *Memórias Paroquiais*, 1758, in QUARESMA, 2006, p. 300.



deslocação constante das areias, em ciclos mais ou menos curtos.<sup>895</sup> Situação típica das barras de areia. Apesar de tudo, alguns episódios mostram a barra acessível a navios grandes<sup>896</sup>: em 1828, uma fragata inglesa, depois de ter dado à costa durante uma tempestade, conseguiu desencalhar-se e entrou no estuário para reparações, com a ajuda de um brigue (CARNARVON, 1848, p. 239).

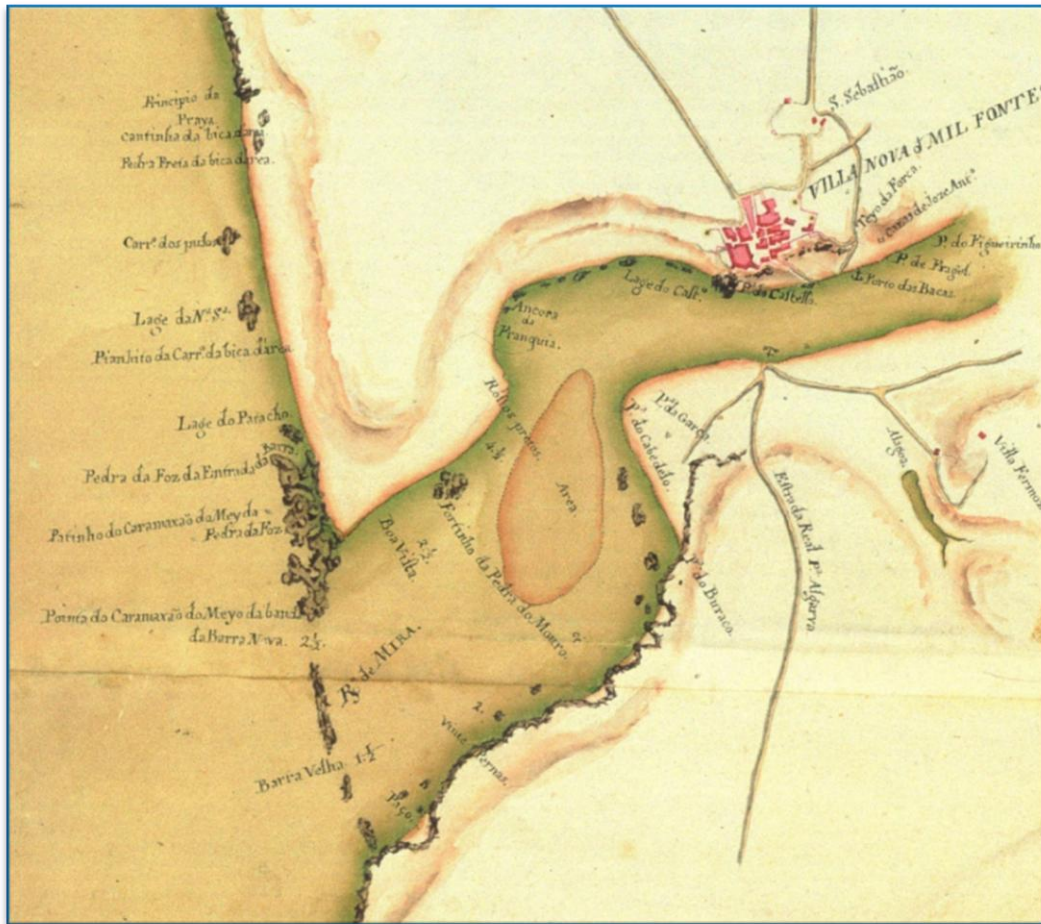
Do ponto de vista da cartografia portuária, as preocupações com a sua fiabilidade já levavam Manuel de Azevedo Fortes a escrever em 1722: “As cartas dos portos, e costas maritimas pedem hũa grande exacção, e particular cuidado, para que sejam ajustadas, e verdadeiras; porque dellas dependem muitas vezes o salvarem-se, ou perderem-se os navios, & a gente, que nelles anda embarcada” (FORTES, 1722, p. 64). No que respeita ao Litoral Alentejano, em particular ao rio Mira, temos, de finais do século XVIII, um plano do porto de Milfontes mais pormenorizado, apesar disso inserido numa carta da costa entre Porto Covo e a foz do Mira (fig. 67)

---

<sup>895</sup> Como nos rios Arade e Guadiana.

<sup>896</sup> Ainda por critérios anteriores aos grandes navios a vapor.

Fig. 67. Estuário do rio Mita (1781).



Estão indicados dois canais na barra, um deles, a norte, com duas braças e meia de profundidade (ca. 5 m). O assoreamento é visível na grande coroa de areia. No interior estão marcados a Âncora da Franquia e o Porto das Ba(r)cas, indicando os dois fundeadouros, de diferentes funções.

Fonte: Pormenor de *Carta da Costa do Governo de Sines* (1781, des. 1790), de João Gabriel de Chermont e Diogo Correia da Mota (IGP, CA 283). Folha completa no mapa 45, em Anexos).

Só no século XIX, surgiram os primeiros trabalhos modernos, elaborados ainda por engenheiros militares. Por meados da centúria, foram realizados estudos hidrográficos, pelo coronel José Carlos de Figueiredo<sup>897</sup> e pelo capitão João Luís Lopes. No entanto, desses trabalhos apenas se dispõe da notícia de Adolfo Loureiro, que não encontrou os respectivos desenhos (LOUREIRO, IV, 1909, 121-123).<sup>898</sup>

O primeiro plano moderno realizado e publicado sobre um porto desta costa é o *Plano Hydrographico da Barra e dos Fundeadouros do Rio Mira* (fig. 68) e foi

<sup>897</sup> Em Novembro de 1839, era dada ordem de pagamento ao coronel José Carlos de Figueiredo para que se encarregasse do levantamento da planta das obras da barra de Vila Nova de Milfontes (*Diário do Governo*, 284, de 30 de Novembro de 1839; cfr. SERRÃO, VIII, 1986, p. 229).

<sup>898</sup> As buscas efectuadas no âmbito deste estudo também não deram resultados, o que, naturalmente, não constitui prova de inexistência.

levantado em Agosto de 1899, pelos aspirantes do 3.º ano de marinha, sob a direcção do respectivo professor capitão-tenente hidrógrafo Hugo de Lacerda, a bordo do vapor *Bérrio*.<sup>899</sup> Foi desenhado por Hugo de Lacerda, em Janeiro de 1900, impresso na Litografia da Imprensa Nacional, em 1901, e publicado pela Repartição Hidrográfica da Direcção Geral da Marinha.<sup>900</sup> Em “Notas”, menciona a máxima amplitude de maré calculada de 3,5 m, o “estabelecimento do porto” de 11 h e 11 m, a “idade da maré” de 51 h, e a corrente de três milhas em águas vivas.<sup>901</sup>

A barra apresentava então dois canais, separados por um banco de areia, onde o mar rebentava frequentemente – o “corredor de NO” e o “carreiro de SO” – ambos oferecendo mais de dois metros de água na máxima baixa-mar teórica.<sup>902</sup> O primeiro apresentava melhor fundo, mas tornava-se mais difícil devido à volta rápida que era necessário fazer-se junto à restinga da Pedra da Foz; quanto ao segundo, era muito variável. Note-se a persistência dos dois canais, já constantes de antigos mapas e descrições.

---

<sup>899</sup> O pessoal empregado no trabalho de levantamento foi o 2.º tenente com o curso de hidrógrafo Willis de Araújo e os aspirantes Lopes, Santos, Cunha Pereira, Taborda, Motta, Procópio, Saldanha, Teixeira, O'Neill, Lino de Sousa e Carlos Pereira.

<sup>900</sup> Trata-se de uma carta, impressa em papel, com as dimensões de 32,30x50,40 cm, em folha de 40,90x58,20 (outra edição: color.; 32,10x50,60 cm em folha de 38,80x58,70 cm). Tem escala numérica de 1/5.000.

<sup>901</sup> O “estabelecimento do porto” é a “diferença entre a hora da passagem da Lua no meridiano do porto considerado e a hora da preia-mar, quando for lua nova ou lua cheia e o Sol estiver no Equador à distância média da terra (LEITÃO & LOPES, 1990, p. 247). É uma constante particular de cada porto e serve para determinar as horas das marés nesse porto (ESPARTEIRO, 2001, p. 250). A “idade da maré” é o “intervalo de tempo entre o momento em que a Lua é nova ou cheia e aquele em que se dá a maré de maior amplitude (LEITÃO & LOPES, 1990, p. 305).

<sup>902</sup> Isto é, o zero hidrográfico, plano de referência adoptado para as sondas indicadas nas cartas, de modo que a navegação nunca encontre menos fundos do que os constantes nas cartas.





Fig. 68. *Plano Hydrographico da Barra e Fundeadouros do Rio Mira*, 1899 (ed. 1901).



No ano seguinte, foi efectuado o *Plano Hydrographico da Bahia de Sines*, levantado durante o tirocínio dos aspirantes de marinha, sob a direcção do lente de hidrografia, coadjuvado pelo tenente Willis de Araújo.<sup>903</sup> Na margem direita apresenta legenda em que aponta as características do farol do cabo de Sines, a unidade de altura de 1,23 m, a máxima amplitude de 2,94 m e o estabelecimento do porto de 1 h e 46 m, fazendo também referência a uma laje que ficava a três metros da superfície em baixa-mar e localizando a armação de pesca.

Fig. 69. *Plano Hydrographico da Bahia de Sines* (1900).



Fonte: BN, <http://purl.pt/1564/1/>

<sup>903</sup> Litografia, p&b; 28,80x23,30 cm, em folha de 30,70x26,50 cm (outra edição 28,60x23,10 cm em folha de 34,40x29,30 cm). Escala de 1/10.000. No canto superior esquerdo insere-se janela com mapa de localização: Cabo de Sines. - Escala 1:100.000. - Inclui escala gráfica de 2.000 metros. Na margem inferior apresenta duas vistas: "Vista da parte E. de Sines observada do enfiamto da Igreja pela pedra da praia" e "Vista da casa notavel observada de cima da laje". Trabalharam nele os aspirantes Fonseca, Franco, Valentim, Semedo, Ferreira, Carvalho, Rebello, Campos, Bívar, Coutinho e Faria. Foi publicado pela Direcção Geral de Marinha e litografado na Escola Naval

Estes dois planos, que resultaram do tirocínio hidrográfico de aspirantes de marinha, o trabalho de campo de cursos para oficiais de marinha, foram realizados cerca de 1900, num período relativamente fértil de produção de cartas hidrográficas (ALEGRIA & GARCIA, 2002, pp. 16 e 17). Como mapas hidrográficos destinavam-se a melhorar o conhecimento e portanto a segurança da navegação e a facilitar o acesso aos portos. Daí a preocupação com os canais de acesso e seus enfiamentos, os elementos físicos de referência (habitações e outros), a sinalização dos baixios e até a localização de armações de pesca, as indicações batimétricas, a natureza dos fundos (areia, pedra), importante para a capacidade de fixação dos ferros, as próprias correntes de água (particularmente relevantes no rio Mira). A figuração da parte terrestre era feita na perspectiva de quem está a bordo do navio em aproximação.

Nova campanha de levantamento nestes dois portos só ocorreu nos anos 20 do século XX: Sines, datado de 1925 (actualizado em 1927), e rio Mira, de 1927: o *Plano hidrografico da Baía de Sines* e o *Plano hidrografico da Barra e Fundeadouros do Rio Mira*. Ambos foram levados a cabo pelos “oficiais em serviço na Missão Hidrográfica da Costa de Portugal”.<sup>904</sup> O mapa com a representação da *Costa Oeste de Portugal entre o cabo de Sines e o cabo de S. Vicente* (1927) contém vários planos particulares, entre os quais o levantamento hidrográfico do canal do Pessegueiro e imediações, à escala de 1/10.000.<sup>905</sup> Nele se indicam a batimetria e a natureza dos fundos, bem como o estabelecimento do porto de 11h 23m e a unidade de altura de 1,63 m.

A utilização efectiva destas cartas pela navegação não é conhecida. No caso do rio Mira, concorrido sobretudo pela cabotagem, tendo frequentemente a bordo práticos da costa e da barra e sendo o porto dotado de pilotos, afigura-se que a sua utilização não seria profusa, até porque as condições dos fundos na barra tinham tendência a mutações em ciclos curtos e era necessário o contacto permanente com a sua realidade. No caso de Sines, cuja baía oferecia bons fundos, apenas os navios de calado superior a três metros deviam evitar o baixio existente à entrada, bem como as armações de pesca,

---

<sup>904</sup> No primeiro, trabalharam, sob a direcção do capitão-tenente A. F. Lopes, os primeiros-tenentes Rodrigues Thomaz e Alves Leite e os segundos-tenentes Oliveira e Andrade, Fonseca Lourenço, Henriques de Brito, Quelhas Lima, Camacho de Freitas e Ferreira de Carvalho. No segundo, sob a direcção do mesmo capitão-tenente A.F. Lopes, trabalharam os primeiros-tenentes Rodrigues Thomaz, Alves Leite e Oliveira e Andrade e os segundos-tenentes Henriques de Brito, Quelhas Lima, Camacho de Freitas, Ferreira de Carvalho e Zagallo Silva.

<sup>905</sup> *Costa Oeste de Portugal entre o Cabo de Sines e o cabo de S. Vicente*, 1928. Os restantes planos particulares contemplam a baía de Sines, o rio Mira e a enseada da Arrifana.

estas naturalmente assinaladas com bóias.<sup>906</sup> Em todo o caso, estes planos constituíram um assinalável progresso no que respeita ao conhecimento das condições de navegação dos portos em causa.

Comparando os primeiros levantamentos hidrométricos modernos realizados para o rio Mira, em 1899 e 1927, parece haver, neste período de quase 30 anos, uma evolução no sentido do agravamento do assoreamento, tanto na barra como no interior do estuário. Devemos, porém, ter presente, mais uma vez, a existência de ciclos de assoreamento/dessassoreamento, por vezes muito curtos, da barra. No interior do estuário os processos afiguram-se mais lentos e lineares no sentido do assoreamento.<sup>907</sup>

Para tentar entender a acumulação sedimentar neste período, possivelmente relacionada com vários factores, ocorre conjecturar que entre estes se incluirá uma maior susceptibilidade de erosão dos solos devido aos arroteamentos para a agricultura e à extracção de lenha, em particular sob a forma de cepa, e fabrico de carvão. O consequente transporte e deposição de sedimentos ao longo do rio não pode, porém, fazer esquecer a origem marítima e eólica do assoreamento na barra, mencionada pelos engenheiros do século XIX, que remete para a circulação sedimentar local nomeadamente devida à instabilidade do sistema dunar costeiro e estuarino.

Naturalmente, a existência de bancos de areia propiciava situações de forte rebentação na barra, logo que as condições do mar pioravam. E, embora mar bravo pudesse ocorrer no Verão, repercutindo longínquas tempestades, era no Inverno que a barra podia ficar intransitável por mais longos períodos. Em qualquer caso, as demoras no porto podiam ser longas: ou porque em águas mortas o navio não tinha água para sair; ou porque em águas vivas a barra ou o tempo não permitiam a saída; ou porque o vento faltava ou não era favorável. Adolfo Loureiro escreveu que sucedia ficar o navio muitas vezes preso no interior do porto por 15 a 20 dias no Verão e 30 a 60 no Inverno, por a barra não dar saída (LOUREIRO, IV, 1909, p. 120). Embora, naturalmente, nem sempre essas demoras acontecessem, a incerteza quanto à duração das viagens estava frequentemente presente.<sup>908</sup>

Na primeira década do século XX, a “má fama” da barra do Mira era generalizada, mas nada de novo. Entrar no porto de Milfontes só por obrigação,

---

<sup>906</sup> Em 1914, o corpo de pilotos definido para o porto de Sines era de um piloto, apesar do seu relativamente grande tráfego, enquanto para Milfontes era de dois pilotos (Lei n.º 254, de 21 de Julho de 1914).

<sup>907</sup> Como se depreende da apreciação de todos os levantamentos do século XX.

<sup>908</sup> Até, em Lisboa, por vários outros motivos, os navios podiam ter que esperar: um deles aguardou cerca de um mês para carregar carga da praça (Jorge da Costa José e Eduardo Raimundo).

especialmente quando se tratava de navios maiores: uma circular do Ministério da Marinha recomendava, em 1907, à Delegação Marítima de Milfontes, que procurasse enviar uma embarcação fora da barra ao encontro do navio *Lidador*, encarregado do transporte de petróleo destinado aos faróis, para fazer o transbordo das caixas de petróleo para o farolim, evitando assim que o navio fosse obrigado a entrar no porto.<sup>909</sup>

As condições de navegação não eram difíceis apenas na barra. Apesar de, passada esta, ocorrerem melhores fundos, alguns baixios, principalmente perto da vila de Odemira, criavam problemas. A navegação à vela apresentava também dificuldades, desde logo por o vale do Mira, profundamente encaixado, influenciar a intensidade e a direcção do vento. A calmaria e os ventos contrários eram obstáculos que os marinheiros só resolviam através de dois processos: ou rebocavam o navio com o bote, à força de remo, ou passavam um cabo ao galope do mastro da proa e puxavam-no à sirga pela margem. Trabalho duro e demorado, que só a partir dos anos 20 do século XX foi resolvido, primeiro com pequenos rebocadores de propulsão mecânica, depois com a instalação de motores de explosão auxiliares nos iates.

De resto, sempre dependentes das marés, o movimento de embarcações tinha nos seus ciclos uma permanente condicionante. Na barra, os fundos reduziam-se dramaticamente em baixa-mar, principalmente de marés vivas, o que acontecia também nos baixios do rio.<sup>910</sup> Relacionada com a maré estava igualmente a corrente de água, que, segundo o levantamento de 1899, era cerca de três milhas, em marés vivas, mas que outro autor considera poder atingir os cinco nós (COSTA, 1982, p. 767). Seja como for, a corrente podia, em águas vivas, mormente nas marés equinociais, constituir um factor de risco em particular para a navegação à vela.

Um outro factor era susceptível de colocar problemas à navegação, embora ausente da documentação: o regime mediterrâneo do caudal do rio, relacionado com o elemento climático e com as características orográficas da sua bacia.<sup>911</sup> Com efeito, e embora não haja comparação com os caudais de cheia do Guadiana, a precipitação, concentrada nos meses de Novembro a Março, era capturada por inúmeros afluentes que desaguavam no rio e o engrossavam sobremaneira. Frente a Odemira, o rio, avolumado ao longo do curso alto e médio, inundava as várzeas próximas e criava situações

---

<sup>909</sup> ACM, cx. 212, Pasta Direcção de Serviço de Faróis, Circular do Ministério da Marinha, de 28 de Maio de 1907.

<sup>910</sup> No Mar do Norte, a forte maré representava importante papel pois causava drásticas alterações na costa, o que influenciava o desenvolvimento dos portos e a construção de tipos especiais de navios adaptados às condições (PELC, 2002, p. 213).

<sup>911</sup> Cfr. LOUREIRO *et al.*, 1984, pp. 7, etc.; RAMOS & REIS, 2001, p. 63.



potencialmente perigosas para a navegação.<sup>912</sup> Na época das cheias era visível o excesso de águas doces, mesmo no estuário (embora aqui as águas não subissem significativamente), acompanhado por grandes quantidades de detritos.<sup>913</sup>

### **3. 2 Hinterland e foreland**

Através dos tempos, o transporte aquático superou, de longe, o terrestre, em custos, volume de carga transportada e velocidade. Um autor português de fins do século XVIII calculava que os transportes por terra ficavam em média dez vezes mais caros do que por via aquática (MORDAU, *apud* GASPAS, 1970, 154).<sup>914</sup> Um bom exemplo da relação dos preços de transporte por mar e por terra refere-se ao Cercal, perto de meados do século XIX. A maior parte do trigo deste antigo concelho era expedida para Lisboa, através do porto de Milfontes, somando a despesa com o transporte a quantia 3\$400 réis por moio, a saber, 2\$200 do Cercal a Milfontes, decerto em carro ou carreta, e 1\$200 do frete marítimo entre Milfontes e Lisboa (JUSTINO, I, 1988, p. 228).<sup>915</sup> Ademais, os rios permitiam a penetração no território e a obtenção de uma maior centralidade.<sup>916</sup> Daí a importância histórica da cabotagem, no caso concreto do Mira a pequena cabotagem, e dos rios navegáveis.<sup>917</sup>

A consciência da importância portuária para a circulação de mercadorias encontra-se nas posturas municipais, na parte que respeita às preocupações dos

---

<sup>912</sup> Na década de 1930, uma ponte provisória, em madeira, construída para permitir o trânsito durante a substituição do tabuleiro da ponte de ferro, foi derrubada pela cheia, criando mesmo uma situação de risco para algumas embarcações fundeadas junto a Odemira. A esse propósito, e ilustrando o carácter de rio mediterrâneo, corria localmente um episódio anedótico: o engenheiro que dirigiu a construção dessa ponte provisória teria respondido, ao ser avisado do excesso de caudal no Inverno, que o Mira “não tinha água sequer para fazer uma açorda”.

<sup>913</sup> Hoje, a construção da barragem de Santa Clara, capturando as águas do alto Mira, calculadas em 1/3 da bacia (ANDRADE, 1986, p. 28), moderou em grande parte a intensidade destas cheias.

<sup>914</sup> Por barco, os custos do transporte são influenciados por características, peso e volume cúbico da carga, fragilidade, embalagem, valor, distância entre os portos de embarque e desembarque e localização dos portos.

<sup>915</sup> Outro exemplo local extraído de documentação do século XVII: em 1687, o prior de Alvalade mandou consertar a ermida de São Roque, tendo para o efeito comprado, em Milfontes, uma carrada de cal, de que lançou registo no livro da Confraria do Santo. O preço da cal foi de cinco tostões (500 réis), preço que, naturalmente, incluía o frete do barco que a tinha trazido para Milfontes, de Lisboa ou do Algarve; o transporte em carreta, de Milfontes para Alvalade, foi de 12 tostões (1\$200 réis), pelo que o custo total se elevou aos 1\$700 réis (*Nossa Terra*, n.º 26, de 3 de Julho de 1932, p. 1). Mais do dobro o transporte no percurso terrestre de cerca de 50 km do que o valor do produto e o frete marítimo até Milfontes!

<sup>916</sup> A ausência de um rio era no século XVIII, em França, considerado um *handicap* para o desenvolvimento duma praça portuária (LESPAGNOL, 1997, cit. in LE BOUËDEC, 2008, p. 18).

<sup>917</sup> Ver CASTELO-BRANCO, 1971, pp. 270-272.

respectivos senados quanto ao abastecimento local. Tanto em Sines como em Odemira, verifica-se que, durante o século XVIII, não obstante a estreiteza dos mercados locais, os mestres de barcos ficavam proibidos de carregarem mercadorias para fora se não trouxessem carga para o abastecimento local.<sup>918</sup>

Quando se fala em importação e exportação, a propósito de um porto, ocorre o conhecido tríptico conceptual de “área intra-portuária”, de “*hinterland*” e “*foreland*”. O primeiro é definido pelos limites físicos do porto, isto é, o perímetro portuário. O segundo e o terceiro são de difícil tradução nas línguas ibéricas; por isso, as expressões inglesas mantiveram-se no uso operativo dos estudos portuários. Na definição clássica do geógrafo G. Weingend, *hinterland*, é um “organised and developed land space which is connected with a port by means of transport lines and which receives goods or ships through that port” (WEINGEND, 1958, pp. 192 e 193). Trata-se, portanto, de um espaço terrestre tributário de um porto, independentemente da sua dimensão, mas que pode ser partilhado com outros portos (GUIMERÁ RAVINA, 2006, p. 29).<sup>919</sup> A envergadura de um porto mede-se pela dimensão do seu *hinterland* (LE BOUËDEC, 2008, p. 17). Ocorre ainda o conceito de *umland*, o primeiro anel do *hinterland*, quer dizer a área contígua e, portanto, vizinha do porto.<sup>920</sup> Quanto a *forelands*, “are the land areas which lie on the seaward side of a port, beyond maritime space, and with which the port is connected by ocean carriers” (WEINGEND, 1958, p. 195). Fala-se, assim, de um espaço marítimo tributário de um porto, que se liga com outros portos mediante redes de transporte (GUIMERÁ RAVINA, 2006, p. 30).

O porto de Sines tinha um *hinterland* comercial que abrangia, em primeiro lugar, os concelhos limítrofes que não se serviam pelo rio Mira ou pelo Sado, desde logo Santiago do Cacém e parte, pelo menos, do de Grândola. Por finais do século XIX, ele ter-se-á estendido para o interior, com as melhorias introduzidas na viação. Competiria também com o rio Mira por parte do tráfego da área de influência deste. Em todo o caso, o *hinterland* parece alterar-se conforme os tipos de mercadorias e se se tratava de importação ou exportação. A busca de matéria-prima para a indústria corticeira (e subsequente exportação) estendia, por início do século XX, o seu raio de acção até

---

<sup>918</sup> AHMS, PT/CMSNS/CMSNS/F/H/9/1, fl. 6; “Posturas sobre as Caravellas” (ca. 1770), in QUARESMA, 1993, pp. 144 e 145.

<sup>919</sup> Distingue-se de “região portuária” que é um “*district in which the port is situated and the economic life of which is to a great extent determined by the activity carried on by the port and in the port area*” (VLEUGELS, 1969, cit. in DUCRUET, 2009).

<sup>920</sup> Cfr. CLEEF, 1941, pp. 308-311.

Grândola, Ferreira, Aljustrel, Odemira e, até, de Alcácer e Ourique<sup>921</sup>, concelhos que não receberiam em geral produtos importados pelo porto de Sines. Estando algo periférico em relação a áreas produtoras de alguns dos produtos, ocorre o conceito de *gateway*. Embora não possamos, simplesmente, aplicar ao porto de Sines esta classificação, ele reuniu algumas das suas características. Na definição de BIRD (1983, p. 196):

“Gateway functions as those that link a home region to other regions in the nation state and the nation state to the rest of the world via international transport. Gateways therefore stand in contrast to central places which serve the ‘land around’ – the umland. [...] As a gateway grows larger, it begins to have a central place impacts on the home region.”<sup>922</sup>

Sobre o rio Mira, vejamos a sua importância enquanto via navegável no quadro hidrográfico nacional. Em 1895, Frederico Augusto Pimentel publicava, nas páginas da *Revista de Obras Públicas*, uma lista com os seguintes cursos de água navegáveis em Portugal e a extensão dos troços navegáveis.

Quadro 18. Rios portugueses: extensão navegável

Rio Minho	51 km
Rio Lima	38 km
Rio Douro	200 km
Rio Vouga e Ria de Aveiro	80 km
Rio Mondego	124 km
Rio Tejo	265 km
Canais da Azambuja, Benavente e Salvaterra	42 km
Rio Sado	75 km
Rio Mira	25 km
Rio de Portimão [Arade]	20 km
Rio Guadiana	70 km

Fonte: *apud* GARCIA, 1996, I, p. 16.

O Mira e o Arade, funcionalmente muito semelhantes, apresentam as mais modestas extensões navegáveis entre os cursos listados. Odemira, localizada no fundo do troço navegável, sobre sítio eminente, polarizava uma área de influência, *grosso modo* a bacia do Mira (GARCIA, 1986, pp. 57-59). No entanto, como Maria Fernanda

<sup>921</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv.º 5, Representação n.º 1 de 1911, fl. 28.

<sup>922</sup> Este autor critica a teoria dos “lugares centrais”.

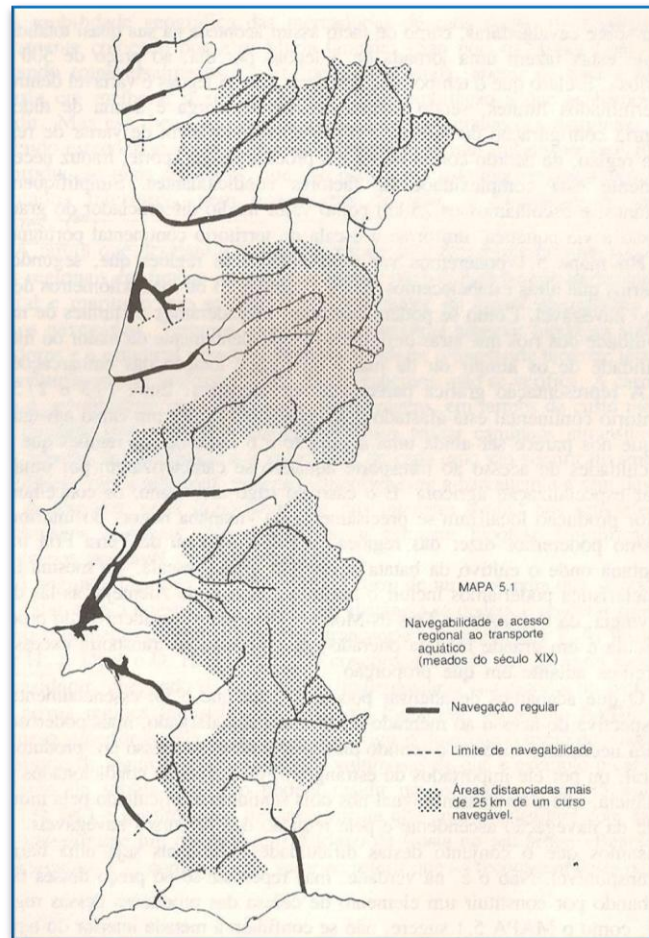
Alegria já verificara para os portos em geral (ALEGRIA, 1990, pp. 168 e 169) e João Carlos Garcia para os do Guadiana (GARCIA, II, 1996, pp. 653-655), também no Mira nem sempre é simples estabelecer com rigor a área terrestre que servia. Como bem notou a primeira autora, “cada porto tem diferentes *hinterlands* conforme a mercadoria, o período histórico, o sentido do tráfego e, mesmo, a estação do ano” (ALEGRIA, 1990, p. 169). Naturalmente, as distâncias e as condições da rede viária são os dois primeiros factores a ter em conta. E se as distâncias não mudavam, as condições das estradas podiam variar dramaticamente, sobretudo quando uma invernada enchia as ribeiras ou transformava muitos percursos em lamaçais de trânsito problemático. No concelho de Odemira, as más estradas eram consideradas, como se referiu, um importante óbice ao desenvolvimento comercial.

A carretagem, utilizada normalmente para o transporte de mercadorias volumosas, como o carvão e a cortiça, precisava de caminhos suficientemente largos e menos íngremes do que a recovagem. É, no entanto, de carros e carretas<sup>923</sup> que as fontes sobre o rio Mira falam, quando se referem ao transporte das mercadorias que se dirigiam do *hinterland* para o Porto do Peguinho. David Justino considera, baseado em estudos ingleses para o século XVIII, que a partir de 25 km o acesso à via aquática se tornava bastante mais caro. Num sugestivo mapa que elaborou sobre a navegabilidade dos rios e acesso ao transporte aquático, em meados do século XIX (fig. 70), mostra a área de influência do rio Mira (e a do porto de Sines) (JUSTINO, I, 1988, pp. 188-190). Contudo, não podemos deixar de notar que o modelo enferma de uma dificuldade fundamental: não ter em conta as características do espaço, mormente as orográficas, que grandemente condicionavam as deslocações.

---

<sup>923</sup> Por carros entender-se-iam os carros de parelha (de muares); por carretas, os pesados carros tirados a bois, sem taipais, apenas com fueiros, utilizados preferencialmente no transporte de cortiça. Ver, em Anexos (foto 16), carro com carga de cortiça no porto de Sines.

Fig. 70. Navegabilidade e acesso regional ao transporte aquático.



Fonte: JUSTINO, I, 1988, p. 190.

Na falta de dados precisos sobre esta questão, há algumas, esparsas mas interessantes, informações. Em 1822, um lavrador, morador em Odemira, dizia, acerca da importância do porto desta vila, que era “muito consideravel a exportação do trigo, carvão e sepa que se faz por este rio, alem de outros effeitos”, sendo “manifesta a utilidade que resulta não só a esta Villa, mas a quasi todas as da comarca de Ourique”.<sup>924</sup> Quarenta anos depois, em 1863, no âmbito das disputas por um ordenamento territorial favorável, a Câmara de Odemira escrevia sugestivamente, embora com algum exagero que advinha do facto de querer realçar o poder dos seus argumentos:

“[...] esta Villa, a qual tendo a fortuna de possuir uma facilima communicação fluvial e marítima com a Capital do Reino, é por meio d’ela que todos os povos

<sup>924</sup> ANTT, *D.º P.º, Alentejo e Algarve*, Mç. 728, doc. 28 (depoimento de Jacinto Gomes Ruas).

deste Município e a própria Villa d' Ourique e Messejana se fornecem e exportam todos os géneros e mercancias do seu commercio. Pode diser-se que todo o movimento dos trigos do baixo Districto de Beja é operado n'esta Villa, que com rasão é chamada por todos estes povos o celleiro do Campo d' Ourique".<sup>925</sup>

E duas décadas e meia depois afirmava que, pelo seu porto, saíam todos os produtos de exportação do concelho e dos concelhos limítrofes.<sup>926</sup> O próprio minério de uma mina do concelho de Ourique, da propriedade de João Maria Dromgool, terá chegado a sair pelo Porto do Peguinho, como se infere de um pedido do concessionário à Câmara de Odemira para ali depositar o minério para embarque.<sup>927</sup> Portanto, Ourique e Messejana, esta uma antiga sede de concelho e de corregedoria, eram servidas por Odemira no seu comércio com o exterior. Mais: o movimento dos trigos do “baixo distrito de Beja” fazia-se por aqui. Naturalmente, a distância ia gradualmente fazendo diminuir a capacidade de atracção deste centro portuário em favor de outros. Aljustrel conduzia os seus excedentes, perto de meados do século XIX, para Porto de Rei e S. Bento, no Sado, e Odemira, no Mira (JUSTINO, I, 1988, p. 228). Ourique, normalmente citado nas fontes locais enquanto concelho que se servia do porto de Odemira, utilizava também o porto de Mértola (GARCIA, II, 1996, pp. 654-655). A importante freguesia do Cercal podia servir-se dos portos de Milfontes e Sines, dependendo naturalmente da parte da freguesia e de outros factores como o tipo de mercadoria (as hortaliças exportadas para Lisboa iam por Sines quando puderam aproveitar o transporte rápido e regular do vapor).<sup>928</sup> A já citada menção ao transporte de trigo do Cercal para Lisboa confirma o uso do porto de Milfontes (JUSTINO, I, 1988, p. 228), mas em posturas elaboradas no Cercal aproximadamente pela mesma data, falava-se num tempo em que o comércio marítimo por Milfontes tinha sido mais importante.<sup>929</sup> Aparentemente, a melhoria das ligações rodoviárias a Sines teria acentuado o uso preferencial do porto desta vila, pelo menos no que respeita a algumas mercadorias e à parte norte da freguesia.<sup>930</sup> Em 1854, passavam frequentemente carretas com cortiça e outras mercadorias pelo Cercal, na direcção de Sines, arruinando as calçadas públicas; a

<sup>925</sup> AHP, Sec. I-II, cx. 305, doc. 30.

<sup>926</sup> AHMO, AC 1/12, Representação de 6 de Junho de 1887.

<sup>927</sup> AHMO, AB 1/9, fl. 182 (25 de Julho de 1866).

<sup>928</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, p. 659.

<sup>929</sup> AHMO, CB 2/3, postura “Antigas decidas para o Rio”.

<sup>930</sup> Conforme o antigo marinheiro José Damas, conhecido por Zé “Carocho”.

Câmara proibiu então o trânsito de carros ou carretas aos moradores de fora do concelho, quando não transportassem géneros ou mercadorias dos habitantes do concelho do Cercal.<sup>931</sup> Esta postura teria possivelmente como alvo carretas e carros que vinham dos lados de Colos ou do Vale de Santiago. No entanto, em 1915, o correspondente em Milfontes do jornal *Ecos do Mira* escrevia, ao defender uma estrada nacional entre esta vila e o Cercal, que o abastecimento do comércio cercalense se fazia sobretudo pelo porto de Milfontes.<sup>932</sup> Por Milfontes ainda se serviria frequentemente a freguesia de São Luís. Em 1862, os moradores desta aldeia pediam o arranjo do velho caminho entre esta aldeia e o “importante porto marítimo de Vila Nova de Milfontes”.<sup>933</sup>

A dificuldade com que se fazia o transporte rodoviário antes do desenvolvimento das novas vias macadamizadas e dos meios motorizados era um grave óbice. Da área da freguesia de São Teotónio, de Sabóia e até de Monchique, os carros com mercadorias (mormente as de grande volume, como a cortiça) atravessavam o rio Mira em Porto de Molho, um vau a cerca de 2 km a montante da vila de Odemira, dirigindo-se ao cais do Peguinho<sup>934</sup>, para embarque, e para a fábrica aí existente.

Uma notícia de 1918, em plena crise de subsistência, dizia que um acordo entre os Celeiros Municipais de Odemira e Monchique, pelo qual de Odemira ia cereal e farinha, e de Monchique vinha batata e azeite, estava em risco, pois o transporte terrestre era difícil e mais caro, devido às más estradas, por onde apenas transitavam cavalgaduras com cargas de dorso, e pela dificuldade em arranjar vagões de caminho-de-ferro disponíveis. Possivelmente, os maus caminhos seriam os da serra, a partir de Monchique, até porque se citava também a possibilidade de transporte ferroviário, decerto para a estação de Odemira.<sup>935</sup> Naturalmente enviar uma quantidade significativa de mercadorias em dorso de muares não era barato, nem praticável. Em Outubro de 1918, o celeiro de Monchique enviou 660 arrobas de batata para o porto de Portimão, a fim de seguirem por via marítima para Odemira, o que, na realidade, acabou por não

---

<sup>931</sup> AHMO, CB 1/4, fls. 52 e 52v.º (9 de Agosto de 1854). A aprovação da postura seria, porém, recusada pelo governo civil, por “inapta, anti-económica e anti-social” (AHMO, CB 1/4, fl. 58, 4 de Outubro de 1854).

<sup>932</sup> *Ecos do Mira*, 74, de 24 de Julho de 1915, p. 3.

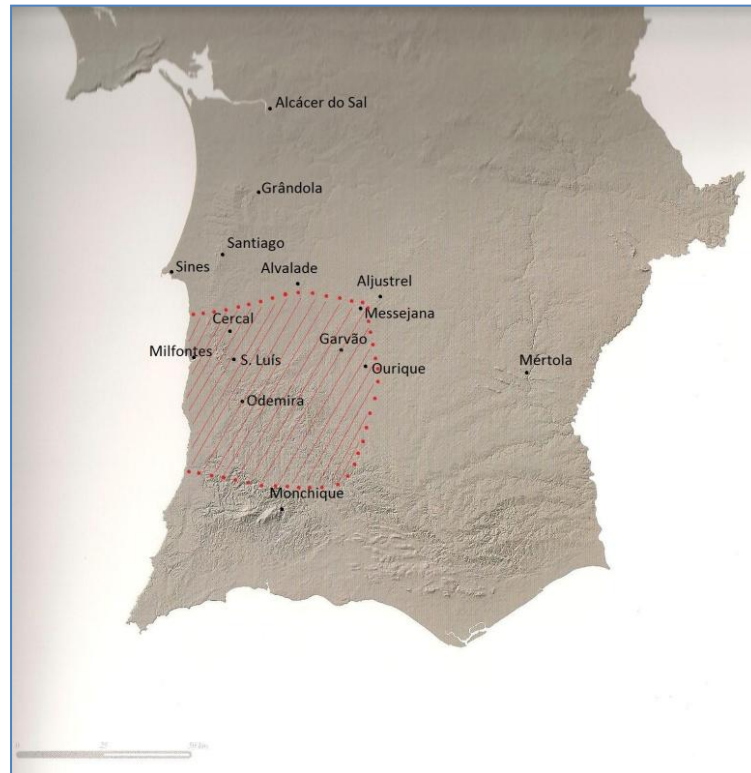
<sup>933</sup> AHMO, AB 1/8, fls. 35v.º-36 (16 de Julho de 1862).

<sup>934</sup> AHMO, AB 1/22, fl. 70 (26 de Outubro de 1892).

<sup>935</sup> No entanto, no fim do século XVIII, o relato da viagem de Link e do conde de Hoffmansegg diz: “Sur la Serra de Monchique, on retire des racines de cistes e d’autres arbustes, des charbons qu’on embarque à Odemira, à sept lieus d’ici, et qu’on envoie à Cézimbra” (LINK & HOFFMANSEGG, t. III, 1808, p. 314).

acontecer, por motivos relacionados com a instabilidade social ligada à crise das subsistências.<sup>936</sup>

Fig. 71. Reconstituição do *hinterland* comercial, à entrada da segunda metade do século XIX (ponteado e tracejado vermelhos).

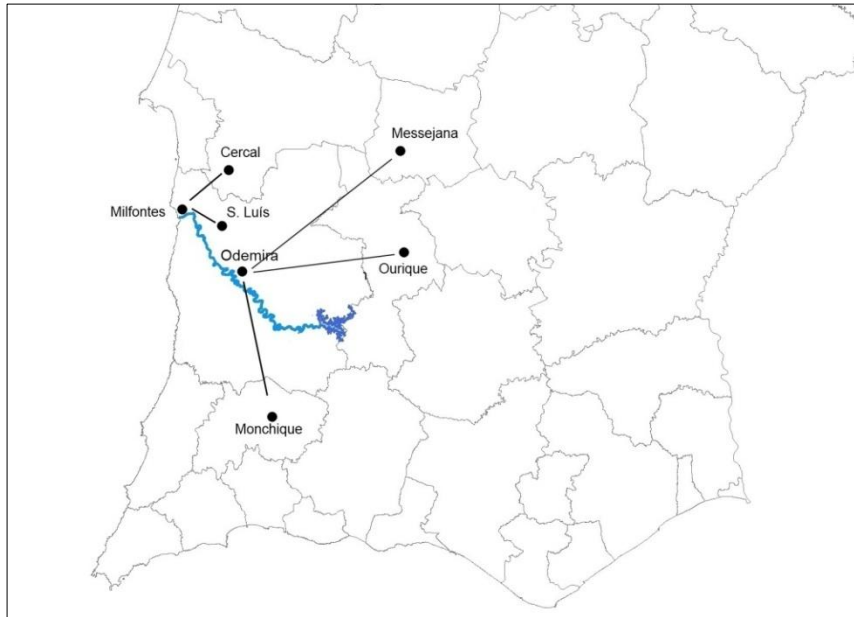


A norte, ficava o *hinterland* de Sines que incluiria parte do *hinterland* do rio Mira. A leste, o *hinterland* de Mértola estendia-se até ao de Odemira e decerto incluía a faixa mais próxima deste.

<sup>936</sup> AHMO, AG 4/2, fls. 47-49. Batata cujo embarque o povo de Portimão “criminosamente” impediu, no contexto da “guerra” pelas subsistências agudizada durante a Grande Guerra.



Fig. 72. Percursos terrestres mencionados que afluíam a Milfontes e a Odemira.



Fontes citadas no texto.

O rio Mira era um “corredor de baixa pressão e de fracos fluxos divergentes”, peculiaridade que já foi observada no que respeita ao Guadiana (CAVACO, I, 1976, p. 65; GARCIA, 1982, p. 37), mas tinha seus “portos” desde a foz a Odemira e excepcionalmente a montante desta vila. O primeiro era a própria vila de Milfontes, que tinha como área de influência privilegiada o seu termo e parte, pelo menos, da freguesia do Cercal; a área mais a norte desta freguesia utilizaria possivelmente portos mais próximos como Porto Covo e Sines. Ainda no troço terminal, defronte de Milfontes, existia Porto das Carretas, onde se carregavam e descarregavam mercadorias para a margem sul adjacente (nomeadamente, Vila Formosa); depois, para montante, junto à primeira grande curva para sueste, Comporta do Esteiro, Conchinhas e Argamassa; em seguida, Pedra de Santa Maria, Lournal, Casa Branca, Cuba, Porto Carvão (na foz da ribeira do Torgal), Vale Palhete e Espargal.<sup>937</sup> Os principais eram Casa Branca e Cuba, o primeiro servindo à margem direita, principalmente a freguesia de São Luís, e o segundo, a margem esquerda, isto é a “Charneca” (parte das freguesias do Salvador e São Teotónio); em ambos, por princípios do século XX, se carregava trigo e descarregava adubo, nomeadamente. Os restantes tinham uma função mais localizada, aproveitando sobretudo às herdades próximas. Na altura da I Guerra Mundial, a foz da

<sup>937</sup> Informação de Jorge da Costa José.

ribeira do Torgal permitia que, em preia-mar, sobretudo de águas vivas, os iates mais pequenos entrassem de marcha à ré, para carregar cepa e carvão, embora em geral as cargas se fizessem no próprio Mira.<sup>938</sup> Um pouco a montante de Odemira era possível navegar-se com pequenos barcos até Saquenibaque, menos de uma légua depois da vila, aproveitando a altura da maré; por isso, a “maroma”, cabo que atravessava o rio e fixava a barca da passagem, era passível de ser aliviada através de um “sarilho”, a fim de possibilitar a passagem dos veleiros (ver fig. 56).

Fig. 73. “Portos” do rio Mira, entre Milfontes e Odemira (localização aproximada).



Estes portos variaram ao longo do tempo; nas décadas de 1940 e 1950, há notícia de outros.  
Fontes: informação de Jorge da Costa José e António Aroeira.

<sup>938</sup> Informação de Jorge da Costa José.

Afinando o quadro um pouco esquemático em que sobressaem as duas vilas do rio Mira, encontramos outros circuitos e outros pontos de expedição e recepção/distribuição de mercadorias, embora nem sempre perceptíveis para um viajante ocasional.

O botânico Gonçalo Sampaio, que herborizou no concelho de Odemira, no Verão de 1893, em Fevereiro de 1899 e em Maio e Agosto de 1905, deixou uma imagem sugestiva do trecho do Mira entre as vilas de Odemira e Milfontes:

“São cinco leguas sobre a corrente, é certo, não se vendo mais do que duas ou tres herdades, nem descobrindo outra coisa, como paizagem, que não seja cerros incultos e abandonados; mas, em compensação, que agradáveis surpresas com a descoberta de excellentes plantas, cujos exemplares são sofregamente colhidos, entre as reclamações dos barqueiros, sempre receosos que a maré se perca! O rio Mira é mais um extenso canal ou braço de mar do que um verdadeiro rio. Desde pouca distancia da villa para juzante, o volume da sua agua é muito consideravel, mas essa agua conserva-se sempre salgada, porque é quasi exclusivamente agua marítima, correndo ora para cima ora para baixo, conforme sobe ou vasa a maré.” (SAMPAIO, 1909, pp. 5 e 6).

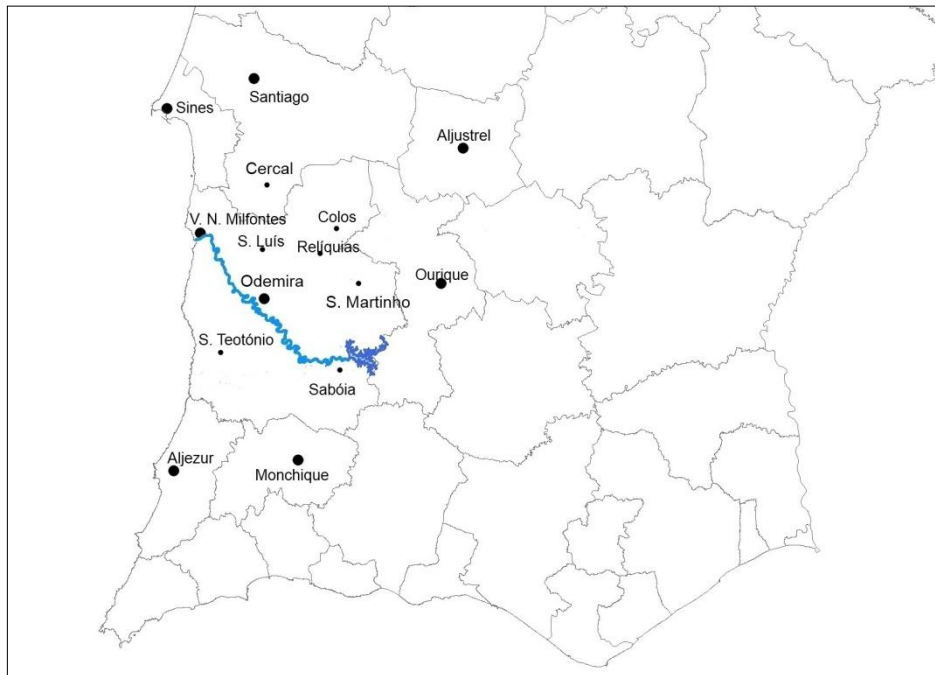
Portanto, o troço navegável do rio Mira tinha um *hinterland* directo e imediato, através dos seus “portos”, simples embarcadouros/desembarcadouros sem qualquer obra de arte significativa, de maior ou menor alcance, e duas vilas portuárias, Milfontes e Odemira. A primeira destas com um *hinterland* que podia ir até cerca de 50 km; a segunda, enquanto antigo lugar central, com um arco, de raio variável, em geral com cerca de 20 km, mas que poderia ser mais extenso.

No entanto, quando se trata de determinar o *hinterland* em termos de importação contamos com poucas fontes precisas. A “carga da praça” de Lisboa que abastecia o comércio retalhista local decerto tinha o seu *umland* nas vilas ribeirinhas – Milfontes e sobretudo Odemira. A distribuição de certas mercadorias como os adubos e as ferragens agrícolas, feita por exemplo pela firma Miranda & Filho, no início do século XX, podia realizar-se através de representantes ou redistribuidores em freguesias como São Teotónio.

Freguesias próximas, como São Luís e a importante São Teotónio representavam uma segunda área do *hinterland*, a primeira dependente de Milfontes e do porto da Casa

Branca, a segunda de Odemira e do pequeno porto da Cuba. No mesmo plano, podemos incluir Cercal, servida por Milfontes. Numa terceira área estavam as restantes freguesias de Odemira, servidas pelo porto desta vila; finalmente os concelhos próximos.

Fig. 74. Localidades mencionadas no texto



Limites da divisão municipal actuais.

Do ponto de vista do abastecimento de pescado à população, o *hinterland* do Mira era directamente abastecido por um porto pesqueiro de escassa dimensão: Vila Nova de Milfontes. Naturalmente, barcos de outros portos, como Sines, podiam descarregar aqui algum pescado, em particular a sardinha.

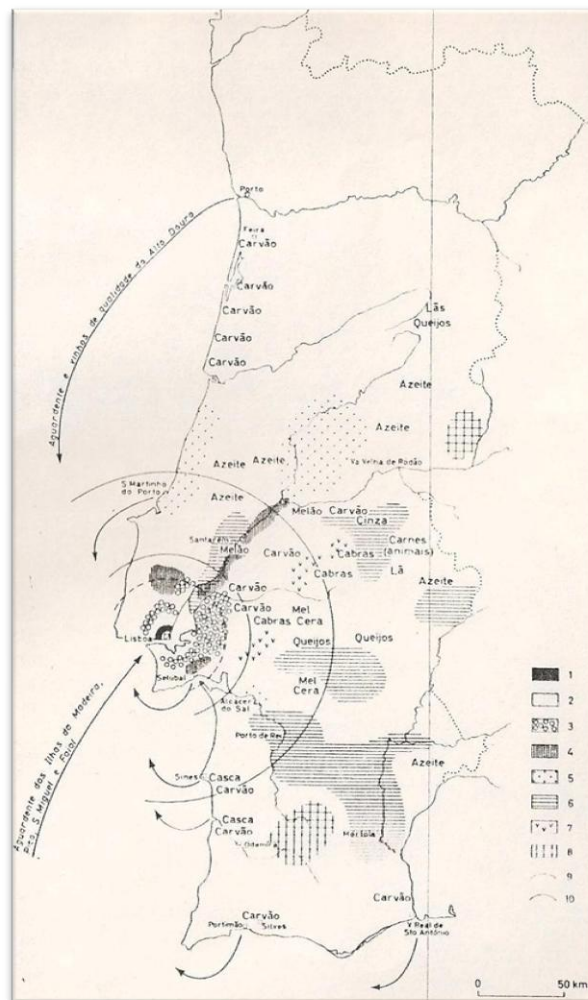
Com a abertura das estações do caminho-de-ferro, em 1889, as freguesias do interior, em especial Sabóia, Santa Clara e São Martinho e até Colos e Vale de Santiago, passaram a contar com uma alternativa geralmente preferível. A própria área que continuou a servir-se pela via marítima recebia algumas encomendas pelo comboio.

Quanto ao seu *foreland*, o porto de Milfontes/Odemira tinha o porto de Lisboa como principal destino e origem. Entre a segunda metade do século XVIII e a primeira do XIX, os portos da margem sul do Tejo – Cacilhas, Moita e Aldeia Galega – desempenharam papel importante no comércio com o Mira, constituindo-se praticamente como o seu *foreland*. Além da já citada referência do pároco de Milfontes,

de 1758, o capitão engenheiro João Luís Lopes registava, em 1852, que a maior parte da navegação era feita por barcos de Aldeia Galega, que aqui vinham buscar combustível (LOUREIRO, IV, 1909, p. 121).

Do Tejo, com o seu “sistema deltaico-estuarino”, que se espraia no Mar da Palha, onde a Margem Sul constituía espaço de complementaridade com Lisboa (GASPAR, s.d.), saíam os barcos que vinham buscar as mercadorias.<sup>939</sup> Lisboa, a grande cidade, ávida de combustível, importava-o dos pequenos portos da costa portuguesa, incluindo os da costa alentejana: bem sugestivo a esse respeito é o mapa de Jorge Gaspar (fig. 75) referente à situação anterior ao caminho-de-ferro.

Fig. 75. Áreas de abastecimento de Lisboa



Fonte: GASPAR, 1970, p. 173.

<sup>939</sup> Além da generalizada importância da pesca, de Alcochete à Trafaria, constituiu-se no *hinterland* uma reserva de combustível vegetal (lenha, carvão), gerida a partir de Lisboa, com a intervenção da própria autoridade régia, em apoio das propostas do Senado da Câmara de Lisboa, reserva de combustível que esteve activa até ao século XIX (GASPAR, 1970, pp. 174-176).

Aliás, a polarização do comércio costeiro português no porto de Lisboa (e do Porto), em 1851, é uma realidade observada por David Justino, sendo que 55% da tonelage movimentada nesse ano entre os vários portos do continente eram importações e exportações do porto de Lisboa (JUSTINO, I, 1988, pp. 197-201). A navegação entrada no porto de Lisboa, em relação ao total dos portos portugueses, cresceu percentualmente ao longo de todo o período, tanto em número de navios, como em tonelage de arqueação<sup>940</sup>:

Quadro 19. Navegação entrada no porto de Lisboa. N.º de Navios/TAB

Período	N.º de navios %	TAB dos navios %
1856-1875	27,4	44,3
1876-1900	36,8	66,1
1901-1925	40,6	68,1
1926-1950	51,9	72,3

Fonte: BEBIANO, 1960.

De resto, encontram-se outros portos, de que são exemplos mais notórios: Setúbal, de onde podiam vir algumas mercadorias, como o sal; portos do Algarve, sobretudo o de Portimão quando passou a receber cortiça de Odemira destinada às fábricas locais (Silves e Portimão); e alguns portos do Centro do País, em particular o da Ericeira. Nos séculos XIX e XX, o *foreland* alcançou a Espanha e o Norte da Europa (Hamburgo), mas viagens directas ocorreram com pouca frequência: embora alguns portos espanhóis fossem alcançados pela cabotagem, parte das mercadorias exportadas, em especial para o Norte da Europa, era enviada para Lisboa e daí efectuado transbordo

---

<sup>940</sup> A arqueação, isto é, a capacidade de carga do navio, calculada para fins de pagamentos de direitos, foi, ao longo do século XIX, obtida de diversos modos. Era achada por uma fórmula assente no volume dum paralelepípedo, cujas arestas eram iguais ao comprimento, à boca e ao pontal da embarcação. A avaliação da arqueação podia ser afinada através de fórmulas variáveis, que tinham em conta o tipo de navio. Após a Convenção de Constantinopla de 1873, dada a necessidade de uniformização e de maior rigor, divulgou-se entre a maioria dos países o sistema elaborado por uma comissão encabeçada pelo almirante inglês George Moorsom, em que a TAB (Tonelage de Arqueação Bruta) era, basicamente, o resultado da divisão da soma total dos volumes por 2,83 m<sup>3</sup>. O sistema tinha duas regras, sendo a 1.ª, determinada com o navio vazio, a mais rigorosa. Em Portugal, o assunto foi objecto de relatório de uma comissão nomeada para propor novo método de arquear navios, mas só tardiamente, em 1888, o método Moorsom seria adoptado. Após a sua adopção, a arqueação deixou de ser traduzida em m<sup>3</sup> e passou a ser representada em toneladas de arqueação (*Relatório da Comissão Nomeada por Decreto de 9 de Dezembro de 1873 para Propor Novo Methodo de Arqueação das Embarcações Mercantes*, 1877; *Instruções para a Arqueação das Embarcações Nacionais e Estrangeiras pelo Processo Moorson*, 1888).

para um navio de longo curso. Portos da Alemanha (particularmente Hamburgo), França, Rússia e Inglaterra recebiam a cortiça de Odemira, mas, dado que o envio era efectuado através de Lisboa, não foi possível aceder a dados concretos. Possivelmente os portos destes países com que se fazia o movimento eram os mesmos que encontramos no comércio marítimo de Sines (seguramente Hamburgo).<sup>941</sup> Em termos de importações do estrangeiro, apenas há registo da entrada de um navio proveniente de Inglaterra, com maquinaria para as minas.

Uma última palavra destinada a mencionar o movimento, silencioso em termos de marcas na documentação histórica, dos pequenos botes a remos que faziam transporte fluvial de mercadorias e de passageiros (SAMPAIO, 1909, p. 6). Eles carregavam cereais para os celeiros ou para os moinhos de maré e farinha para as povoações ou montes isolados, transportavam lenha colhida nas proximidades do rio, levavam encomendas de produtos de consumo corrente, faziam enfim os mais diversos fretes entre as povoações e entre estas e os montes. No caso concreto dos moinhos de maré, as posturas municipais deliberavam por meados do século XIX, continuando mais antigas disposições, “que os moleiros dos moinhos das Moitas, e Roncaõ, sejam obrigados a vir com suas lanxas, cada esto duas vezes a trazer farinha, e levar grão para a fartura da terra”.<sup>942</sup> O percurso, mais ou menos longo, podia obrigar o barqueiro a remar, de uma vez, seis horas – o tempo de uma maré – entre Odemira e Milfontes, mais seis no regresso. As marés determinavam os horários de partidas e chegadas, numa combinação íntima entre os ritmos da natureza e a força de braços enrijecidos e de mãos calejadas, que se traduzia em perfeita economia do esforço humano. Já no século XX, surgiram escaleres com propulsão mecânica, que, além de serviço de reboque dos veleiros, faziam outros serviços no rio.<sup>943</sup>

---

<sup>941</sup> Ver adiante quando se tratar das exportações e importações.

<sup>942</sup> Posturas publicadas in QUARESMA, 1993, pp. 143 e 159.

<sup>943</sup> Esse movimento deixou memória no cancioneiro popular, embora não seja possível confirmar a sua origem local, nem a sua cronologia. Uma das cantigas diz: “Barqueiro deita o barco ao Mira / Barqueiro vamos navegar / Mas olha se o barco vira / Lá no meio do Mira, eu não sei nadar // Se tu soubesses Maria / Se tu soubesses nadar / Deitava-se o barco ao Mira / Eu e tu Maria íamos navegar.” Outra, divulgada na década de 1950 pelo Trio Odemira (no seu primeiro disco *Rio Mira*, 1957), parece ser réplica, aplicada ao rio Mira, de uma outra em que a palavra “ribeira” terá sido substituída por “rio Mira”.<sup>943</sup> Diz a quadra: “Rio Mira vai cheio, e o barco não anda / Tenho o meu amor lá naquela banda / Lá naquela banda, e eu cá deste lado / Rio Mira vai cheio, e o barco parado.”

### 3. 3 Organização portuária

A administração portuária em Portugal cabia ao Estado<sup>944</sup>, embora até finais do século XIX ela tivesse um carácter intermitente e casuístico (PRATA, 2011, pp. 89 e 90). Apesar de o ordenamento costeiro já se ter iniciado em 1852, com a criação dos departamentos e distritos marítimos, não existia um sistema de administração que articulasse/centralizasse as várias necessidades dos portos nacionais. As competências encontravam-se dispersas por diferentes Ministérios e Secretarias de Estado, o que tornava difícil e improfícua a coordenação. Os serviços de balizagem, farolagem, pilotagem e os de sanidade marítima pertenciam ao Ministério da Marinha e Ultramar; a cobrança dos impostos e taxas, realizada pelas alfândegas, estava a cargo do Ministério da Fazenda; e as obras dependiam do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (*ibidem*, p. 90).

Alguns dos principais portos foram, porém, dotados de certo grau de autonomia administrativa (as fontistas *direcções especiais* ou *juntas administrativas*)<sup>945</sup>, o que acabou por conduzir à criação das republicanas *juntas autónomas* (*ibidem*, p. 90-93). No que respeita aos portos do Litoral Alentejano, como à maioria dos portos portugueses, as coisas mantiveram-se na situação inicialmente enunciada, embora, entrado o século XX, se tivesse desencadeado em Sines um movimento favorável à criação de uma Junta Autónoma do Porto de Sines (MADEIRA, 2010, p. 171).

A primeira “lei de portos” (decreto 12757), preparada nos últimos tempos da República, saiu em Dezembro de 1926, já em período de ditadura.<sup>946</sup> Repare-se que a designada “lei de portos” espanhola foi publicada em 1880; nela, se fazia uma classificação dos portos, que alterava as tipologias vindas de 1851/1852, altura em que

---

<sup>944</sup> Como se viu relativamente às pescas, com o advento do Liberalismo, desaparecem as jurisdições senhoriais próprias do Antigo Regime e o Estado assumiu o poder de administrar e ordenar a costa marítima.

<sup>945</sup> Douro, Leixões, Viana do Castelo e Aveiro.

<sup>946</sup> A 13 de Abril de 1929, era publicado o decreto nº 16728, onde se estabelecia essa classificação definitiva: a) portos de 1ª classe: Lisboa e Douro-Leixões; b) portos de 2ª classe: Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Lagos, Portimão, Faro-Olhão e Vila Real de Santo António; c) portos de 3ª classe: Sines, Albufeira e Tavira; d) portos de 4ª classe: Caminha, Esposende, Vila do Conde, Nazaré, S. Martinho do Porto, Ericeira, Vila Nova de Milfontes e Fuzeta; e) portos de pesca: Póvoa de Varzim, Peniche e Sesimbra. (PRATA, 2011, pp. 130-132)



pela primeira vez se estabeleceu uma classificação.<sup>947</sup> Deve considerar-se, contudo, que a Espanha foi, neste aspecto, precursora numa Europa onde não existia uma política nacional de portos bem articulada (FISHER, 1999, p. 235).

Ao longo da segunda metade do século XIX, o ordenamento do litoral português foi sofrendo alterações. Em 1866, existia uma “delegação de marinha” no concelho de Odemira, entregue a um delegado, que registava o movimento do porto de Vila Nova de Milfontes.<sup>948</sup> Perto da viragem do 3.º para o último quartel do século XIX, Vila Nova de Milfontes era porto fluvial, com importância comercial de 3.ª ordem e importância marítima de 5.ª ordem. Sines era porto oceânico, com importância comercial e marítima de 3.ª ordem (SILVA, compil, 1872, p. 44). Nesta vila, havia então uma delegação de 1.ª classe da Alfândega de Lisboa (PERY, 1875, p. 71).

Em 1882, a costa de Portugal, desde a foz do rio Minho até ao do Guadiana, foi reorganizada e dividida em três departamentos marítimos: do Norte, do Centro e do Sul. O do Centro compreendia o litoral entre o Sul do concelho da Figueira da Foz e o Cabo de São Vicente, que, por sua vez, se dividia em três capitânias: São Martinho do Porto, Lisboa e Setúbal. A Capitania de Setúbal tinha delegações em Sesimbra e Sines.<sup>949</sup> O porto de Vila Nova de Milfontes, bem como os restantes pequenos portos e “terminais” do Litoral Alentejano, estavam incluídos na Delegação Marítima de Sines. Poucos anos depois, a Câmara de Odemira aclarava que o porto de Vila Nova de Milfontes tinha alfândega marítima e fiscal e estação de saúde.<sup>950</sup>

Além disso, em 1884, foram criadas circunscrições hidráulicas, regulamentadas por lei de 2/10/1886, sob a tutela do Ministério das Obras Públicas, com atribuições na área da pesca (rios, canais...), enquanto as águas marítimas ficavam sob a alçada do Ministério da Marinha (departamentos e capitânias).

A carta de lei de 27 de Julho de 1882, que regulava a jurisdição marítima do litoral e águas territoriais, foi reformulada pelo Decreto de 1 de Dezembro de 1892. O relatório da 3.ª Repartição do Ministério dos Negócios da Marinha e do Ultramar, anexo a este decreto, considerava que:

---

<sup>947</sup> Em 1880, os portos espanhóis passaram a estar divididos em: portos de interesse geral, de 1.ª e 2.ª ordem; portos de interesse local provinciais e municipais; e portos de refúgio, que são também de interesse geral (ALEMANY LLOVERA, 2006, p. 126)

<sup>948</sup> ACM, *Entradas e saídas no porto de Vila Nova de Milfontes*, 1866-1868, cx. 294, docs. 208-234.

<sup>949</sup> Lei de 27 de Julho de 1882, in *Diário do Governo* n.º 179, de 11 de Agosto. Cfr. *Regulamento Geral das Capitânias* [...], 1884, pp. 5 e 6.

<sup>950</sup> AHMO, AC 1/12, Representação ao rei, de 6 de Junho de 1887, s.n.

“Em face do desenvolvimento commercial de algumas das povoações do litoral, taes como Leixões<sup>951</sup>, Nazareth, Villa Nova de Milfontes e Fuzeta, uma necessidade se impõe absoluta e impreterível, e teve ella de ser considerada no regime proposto. Referimo-nos à urgencia de prover aquellas localidades com delegados das capitancias que ali possam representar e exercer condignamente os deveres respectivos [...]”<sup>952</sup>

No caso de Milfontes, a necessidade acentuava-se por virtude da distância a que ficava de Setúbal, a cuja Capitania pertencia, o que constituía grave obstáculo ao comércio deste porto e à acção fiscal da autoridade marítima. Assim, pelo decreto de 1892, a Capitania de Setúbal, do Departamento Marítimo do Centro, passou a dispor de delegações em Sesimbra, Sines e Milfontes, frisando o citado relatório que a criação de novas delegações marítimas não acarretaria aumento da despesa, nomeadamente não exigindo “nomeação de novos empregados, pois que estão as cousas dispostas de forma a só se utilizarem os já existentes”.<sup>953</sup> O mesmo decreto determinava que o cargo de delegado marítimo fosse desempenhado pelo chefe de delegação ou posto fiscal da alfândega da localidade.<sup>954</sup> Seria depois ocupado por um oficial auxiliar do serviço naval, tanto em Milfontes como em Sines. A área de jurisdição da Delegação de Milfontes no rio Mira ia desde a foz até à linha tirada do Casal de Sarilhos para o da Zambujeira.<sup>955</sup> Os serviços da Delegação funcionaram em diversos locais, em casas arrendadas, no Largo da Igreja, próximo do posto da Guarda-Fiscal, e na Rua do Norte (Rua Manuel Gouveia)<sup>956</sup>, embora, já perto da extinção, o Estado tivesse previsto a construção de edifício próprio num espaço contíguo ao da Guarda-Fiscal.

No plano alfandegário, a reorganização de 1864 incluiu toda a costa entre Peniche e Milfontes na Alfândega Marítima de 1.<sup>a</sup> classe de Lisboa; Sines era sua

---

<sup>951</sup> Com o seu novo porto artificial.

<sup>952</sup> *Diário do Governo*, n.º 282, 13 de Dezembro de 1892. Inseto em *Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos Capitancias dos Portos e Respectivas Delegações Aprovado por Decreto de 1 de Dezembro de 1892*, 1892, p. 5.

<sup>953</sup> *Ibidem*, pp. 5, 6 e 12. A Delegação Marítima de Milfontes foi extinta em 1937 (*Diário do Alentejo*, n.º 1637, de 23 de Set. 1937, p. 2), numa fase de estagnação com tendência para a baixa no movimento do porto (mas em vésperas de um período de alta: o da II Guerra Mundial), passando Milfontes a depender da delegação de Sines.

<sup>954</sup> *Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos Capitancias dos Portos e Respectivas Delegações Aprovado por Decreto de 1 de Dezembro de 1892*, 1892, p. 15. Em 1893, era delegado António Pusich de Melo (*Voz de Odemira*, n.º 3, 6 de Nov. 1893, p. 1)

<sup>955</sup> *Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos Capitancias dos Portos e Respectivas Delegações Aprovado por Decreto de 1 de Dezembro de 1892*, p. 34

<sup>956</sup> Informação de Jorge da Costa José.

Delegação de 1.<sup>a</sup> classe.<sup>957</sup> Em 1875, um jornal de Odemira noticiava que o serviço fiscal desta 4.<sup>a</sup> secção, então reduzida a dois guardas da alfândega, ia passar a contar com 10 guardas.<sup>958</sup> Pouco depois, em 1877, era criada em Vila Nova de Milfontes uma Delegação de segunda ordem da Alfândega de Lisboa, porque, dizia-se exageradamente, aqui se fazia exportação para o estrangeiro de vários géneros de produção nacional, em grande escala, bem como um desenvolvido comércio de cabotagem.<sup>959</sup> Em finais do século XIX, a organização e o controlo portuários foram aperfeiçoados com a criação de um posto da Guarda-Fiscal, corporação fundada no último governo de Fontes, em 1885. Com base na reforma desta instituição efectuada em 1894, criaram-se postos em Sines, Porto Covo, Pessegueiro e Milfontes, cuja missão era descobrir e reprimir o contrabando e as transgressões dos preceitos fiscais. Cabia-lhe ainda zelar pelos edifícios das alfândegas e respectivos armazéns, além de eventual serviço na manutenção da ordem pública (GARCIA, II, 1996, p. 635 e figs. 175 e 176). Por inícios do século XX, Milfontes possuía um posto chefiado por um cabo, que era também encarregado da alfândega.<sup>960</sup>

Em Sines, a existência de várias entidades com superintendência no porto ocasionava, por vezes, questões de competências: em 1901, o chefe alfandegário local protestava perante a Capitania do Porto de Setúbal por, várias vezes, na falta do delegado marítimo, o serviço da Delegação ter sido entregue ao comandante da Secção Fiscal.<sup>961</sup> Um pouco antes, a Secção de Sines era comandada por um alferes da Guarda-Fiscal e possuía postos de despacho em Porto Covo, Ilha do Pessegueiro e Costa de Santo André.<sup>962</sup> Os postos fiscais habilitados a despachar nestes lugares deviam-se naturalmente a algum movimento piscatório e até comercial neles existente.

As condições particulares de cada porto exigiam serviços de pilotagem específicos. O *Regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes*, a primeira regulação que estruturou e organizou o serviço de pilotagem (GARCIA, I, 1996, p. 395), publicado em 6 de Maio de 1878<sup>963</sup>, dispunha para Vila Nova de Milfontes uma corporação de um sota-piloto mor e dois pilotos, pessoal considerado adequado à dimensão e ao movimento do porto, numericamente

---

<sup>957</sup> Decreto n.º 1 de 7 de Dezembro de 1864.

<sup>958</sup> *Pharol de Odemira*, II ano, n.º 19, de 20 de Junho de 1875, p. 3.

<sup>959</sup> Decreto de 20 de Fevereiro de 1877, in *Diário do Governo*, n.º 46 de 28 de Fevereiro.

<sup>960</sup> *Anuário Comercial*, II, 1911, p. 2276.

<sup>961</sup> ACM, Cx. 6-24, ofício de 3 de Setembro de 1901.

<sup>962</sup> *Anuário Comercial*, 1896, p. 724.

<sup>963</sup> *Diário do Governo*, 6 de Maio de 1878, pp. 104-120.

igual ao dos portos de Esposende, São Martinho do Porto e Tavira, mas inferior a todos os outros. O pagamento de qualquer pilotagem, trabalhos no rio e emprego de material era definido na lei. A pilotagem de entrada e saída da barra cobraria o mínimo de 1\$000 e o máximo de 4\$000 réis; toda a embarcação, nacional ou estrangeira, de qualquer aparelho ou motor, até 120 m<sup>3</sup>, pagaria 30 réis por metro, e de 120 m<sup>3</sup> para cima, cada metro mais 15 réis. Em cada dia que o piloto ficasse a bordo fora da barra, ou fosse empregado em trabalho dentro do porto, receberia 800 réis, além da ração. O serviço era efectuado por uma catraia ou barco, convenientemente tripulado, que venceria 1\$600 réis quando fosse empregado no serviço de entrada e saída da barra de qualquer embarcação; em circunstâncias extraordinárias auferiria 2\$400 réis. Se simplesmente conduzisse o piloto para bordo ou de bordo para terra depois da pilotagem cobraria 800 réis.<sup>964</sup> Adolfo Loureiro condoía-se, em 1909, da situação dos pilotos do porto de Milfontes, dizendo que o diminuto movimento do porto, nos últimos anos ainda mais reduzido, agravado pelo facto de os navios não serem obrigados a meter piloto à entrada, se reflectia nos rendimentos do sota-piloto e dos dois pilotos, os quais não obtinham proventos com que se sustentarem, apesar de terem de se sujeitar a um exame e ao pagamento de direitos de mercê e outros (LOUREIRO, IV, 1909, pp. 129 e 130).

Já com a República, foi publicado novo regulamento, em 1914: o corpo de pilotos foi fixado em dois pilotos (um apenas em Sines). No mesmo ano, foi decretado que a Delegação Marítima teria à sua frente, tal como em Sines, um oficial do quadro auxiliar naval e seria dotada de dois cabos de mar (um em Sines).<sup>965</sup>

Do ponto de vista sanitário, uma das antigas preocupações com os portos era a possibilidade de por eles poderem entrar epidemias. A figura do “guarda-mor de saúde”, permanente desde fins do século XVII, geralmente um notável local, encontrava-se em todos os portos, vigiando o movimento marítimo e fazendo inspecções sanitárias às embarcações entradas (MAGALHÃES, 1988, pp. 68-70). No estuário do Mira, havia uma “franquia”, sob a artilharia do forte, onde os navios fundeavam para o efeito.<sup>966</sup> Por portaria de 28 de Agosto de 1813, na sequência de peste em Espanha, foi criada a Junta de Saúde Pública, conselho superior cuja missão era a vigilância e a defesa sanitária do Reino. No ano seguinte foi instituído um “cordão sanitário”, por terra e por mar (FERREIRA, 1990, p. 251); em 1817 os serviços de saúde (guardas-mores e mais oficiais

---

<sup>964</sup> *Ibidem*, p. 117

<sup>965</sup> Lei n.º 254, de 21 de Julho, in *Diário do Governo*, n.º 122, série I, de 21 de Julho; Decreto n.º 952, de 15 de Outubro, *Diário do Governo*, n.º 188, Série I, de 15 de Outubro.

<sup>966</sup> *Memórias Paroquiais*, 1758, in QUARESMA, 2006, p. 300.

de saúde) de Sines, Odemira e Vila Nova de Milfontes receberam as suas instruções e foi determinado um dispositivo de guarda da costa assegurado pela tropa.<sup>967</sup> Só em 1837, foi instituído um Conselho de Saúde Pública e foram regulamentadas as quarentenas e criadas as visitas de saúde (*ibidem*, p. 300) e, em 1860, foi publicado o *Regulamento das Quarentenas que ha de observar-se nos Portos do Reino [...]*, contra a cólera, febre-amarela e peste bubónica, que reunia as medidas quarentenárias em vigor, tendo em atenção os trabalhos das conferências sanitárias internacionais realizadas em Paris, em 1851 e 1859.<sup>968</sup>

A prática burocrática da função, mesmo quando o cargo era atribuído a um médico, podia originar questões. Em 3 de Dezembro de 1868, saiu um decreto a reformar o sistema, na base do qual o cargo de fiscal de guarda-mor de saúde de Milfontes foi atribuído ao médico do partido municipal, de Odemira, que pelo serviço recebia 100\$000 réis. Porém, este morava na vila de Odemira, apenas residindo em Milfontes no mês de Setembro (decerto na altura dos banhos), altura em que, dizia, o movimento do porto era maior. A situação originou uma queixa, defendendo-se o titular do cargo com alguns argumentos: era preferível um médico neste cargo do que os indivíduos analfabetos que o costumavam desempenhar; o escasso serviço não justificava a sua presença em Milfontes todo o ano, ainda mais com um ordenado tão baixo; ele assegurava o bom andamento do serviço através de um encarregado a quem pagava e que estava instruído para o chamar em caso de surgir embarcação estrangeira ou suspeita; e os próprios mestres dos barcos levavam a documentação a Odemira pois a maioria das embarcações aí se dirigia.<sup>969</sup> Acabou por ser exonerado, e nomeado para as funções, em 1875, o morador, não médico, António Firmino Peixoto.<sup>970</sup>

Na realidade, apesar da sua abrangência no território nacional, o serviço de saúde era constituído sobretudo, pelo menos em alguns portos, por actos burocráticos e respectivas taxas.<sup>971</sup> Em 1890, o guarda-mor de saúde de Vila Nova de Milfontes, Francisco Ângelo de Sousa Prado, pedia repetidamente ao Governador Civil cartas de saúde e selos de 60 réis necessários para os barcos da cabotagem e para as barcas de

---

<sup>967</sup> ANTT, *Junta de Saúde Pública*, Livro 29, *Instruções para a Villa de Odemira*; Livro 32, *Instruções de Villa Nova de Mil Fontes*; Livro 24, *Instruções do Porto de Sines*.

<sup>968</sup> *Regulamento das Quarentenas que ha de observar-se nos Portos do Reino [...]*, 1860.

<sup>969</sup> ADB, *Governo Civil, Correspondência recebida do administrador do concelho de Odemira*, 1873-1884, ofício de 23 de Maio de 1873.

<sup>970</sup> ADB, *Governo Civil, Correspondência recebida do administrador do concelho de Odemira*, 1873-1884, ofício de 3 de Março de 1875.

<sup>971</sup> Em 1888, os ingleses queixavam-se da complexidade do sistema para obtenção de cartas de saúde, em Portugal (URQUHART, 1888, pp. 575 e 576).

pesca que tocavam o porto, mas quando, em Julho e Agosto de 1890, houve alarme de contágio de cólera ele declarou que em Milfontes não havia lazareto nem outros meios para fazer face a este mal.<sup>972</sup> Entretanto houve uma assinalável evolução: deixou de ser quase exclusivamente centrado nas fronteiras (terrestre e marítima), em defesa contra epidemias, para passar a ser tendencialmente reguladora da salubridade dos espaços e dos indivíduos (FERREIRA, 1990, p. 243; SAAVEDRA, 2010, p. 110).

### **3.4 Infra-estruturas portuárias**

Como anteriormente se referiu, as características naturais dos dois portos do Litoral Alentejano eram diferentes. O porto de Sines, situado numa baía com bons fundos, abrigada pelo cabo, não apresentava dificuldade de acesso a qualquer navio; as dificuldades surgiam nos meses de Inverno quando a baía, desabrigada dos ventos do quadrante sudoeste, se tornava perigosa – podia mesmo converter-se numa armadilha mortal para os navios que aqui fundeassem à espera que passasse o mau tempo –, não constituindo a sua antiga calheta um abrigo alternativo, por exiguidade e falta de segurança. Além disso, a calheta tinha tendência a assorear, o que as autoridades municipais iam procurando resolver, através de trabalhos de remoção dos sedimentos, naturalmente com os artesanais meios de que dispunham.<sup>973</sup>

Embora a baía de Sines oferecesse bons fundos para todo o tipo de embarcações, o crescente movimento do porto passava todo pela multifuncional, mas exígua, calheta, através de botes e de lanchas, que faziam a condução de carga e passageiros entre os navios e a terra firme. Qualquer ondulação tornava problemática a carga e a descarga dos navios, e, em terra, a calheta originava “afunilamento” na movimentação. Demoras, riscos e aumento dos custos estavam assim associados às operações de carga e descarga neste porto.

Ao longo da segunda metade do século XIX, as deficiências do porto de Sines continuaram a ser bem sentidas, e a Câmara de Santiago do Cacém veiculava, através de

---

<sup>972</sup> ADB, *Governo Civil, Correspondência extraordinária recebida de diversas entidades*, 1890, nomeadamente telegrama de 10.7.1890 e ofício de 31.8.1890.

<sup>973</sup> AHMS, PT/CMSNS/CMSNS/FOR/H/1/10, fls. 237v.º e 238.

representações enviadas ao poder central, as reclamações dos interessados no porto.<sup>974</sup> Foram então elaborados projectos e concretizadas algumas obras que melhoraram a calheta, com o uso inclusive de novos materiais, como o betão, mas basicamente a situação não se alterou. O último projecto datou de 1900, e em 1903 a obra estava acabada. Sob traço do engenheiro Manuel Maria de Oliveira Belo, ordenado por Adolfo Loureiro, então director da circunscrição hidráulica que compreendia os portos de Lisboa, Setúbal, Sines e do Algarve, a obra custou cerca de seis contos de réis. Apesar de pouco ambiciosa, apresentou uma novidade: a construção de um segundo molhe em alvenaria hidráulica de cimento de Portland, de 42,42 metros de extensão, no lado oposto da calheta, destinado a defendê-la da ressaca<sup>975</sup>, componente que lhe conferiu o aspecto com que chegou aos anos 70 do século XX.<sup>976</sup> A entrada da calheta ficou com 15 metros de largura, suficiente para embarcações pequenas (LOUREIRO, IV, 1909, p. 105). Porém, pouco depois, Adolfo Loureiro visitava o porto e notava as antigas deficiências. Apesar da construção do segundo molhe, penetrava vento e mar pela entrada da doca, voltada a SSE, levantando grande ressaca e causando forte instabilidade no interior; além disso, permanecia sujeita a assoreamento. Simultaneamente continuava a não oferecer condições próprias para o serviço de embarque e desembarque de mercadorias (*ibidem*, pp. 106 e 107). Pode dizer-se que as várias obras de que o porto de Sines, isto é, a calheta, beneficiou melhoraram um pouco a sua operacionalidade, mas nunca resolveram os problemas de fundo: pequenez, agravada pela tendência a assorear<sup>977</sup>, insegurança durante temporais, inexistência de equipamentos portuários modernos, mormente aparelhos de carga e descarga.

Convém acentuar que todas as questões colocadas a propósito do porto de Sines visavam aspectos elementares de obtenção de um abrigo eficiente e não o seu apetrechamento com equipamentos que permitissem uma operacionalização rápida e eficaz das cargas e descargas, aliás, em certa medida desnecessários uma vez que os navios não podiam aceder à calheta. Apesar do “salto” dado pela engenharia civil

---

<sup>974</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A005/Lv. 1, Representação n.º 76; AL/CMSC/B/A005/Lv. 2, Representação n.º 81; AL/CMSC/B/A005/Lv. 2, AL/CMSC/B/A005/Lv. 2, Representação n.º 87; AL/CMSC/B/A005/Lv. 2, Representação n.º 88.

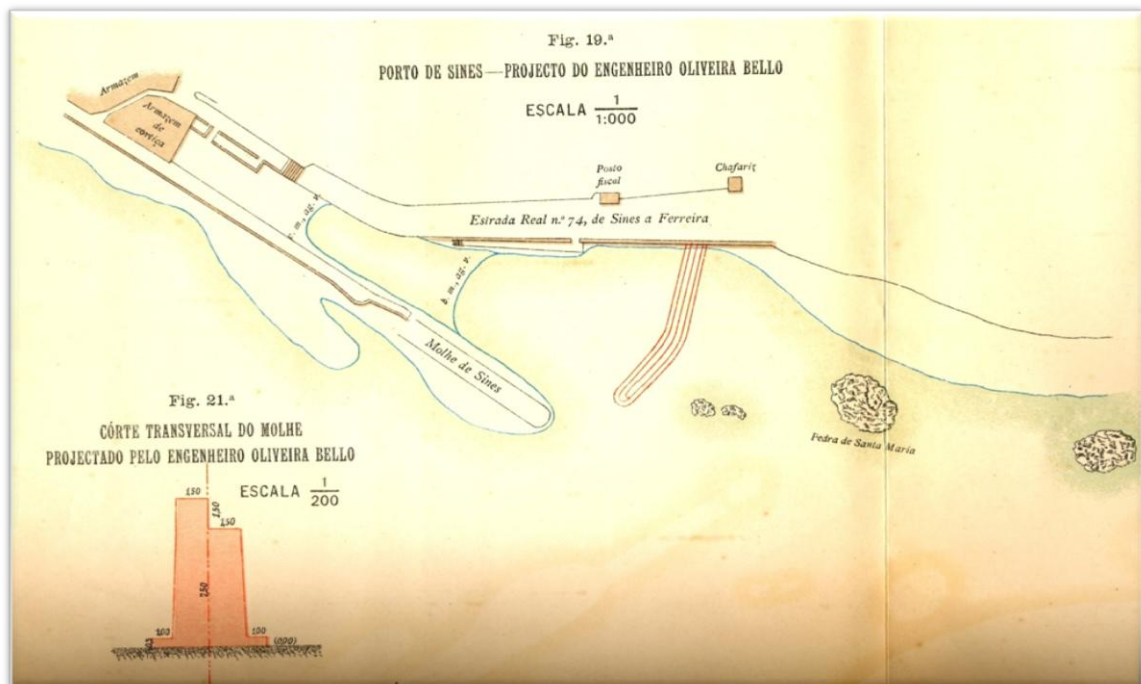
<sup>975</sup> LOUREIRO, IV, 1909, pp. 104 e 105; “Associação dos Engenheiros Cíveis Portuguezes. Gerencia de 1897. Relatório e contas”. In *Revista de Obras Públicas e Minas*, XXIX, Janeiro-Março de 1898, p. 23.

<sup>976</sup> Quando aqui foram lançadas as obras de um grande porto oceânico de águas profundas, associado a um complexo industrial, a antiga calheta desapareceu. Lembra-a um pedaço do molhe do lado poente, hoje em terra firme (ver foto em Anexos).

<sup>977</sup> Por vezes a desassorear (ELIAS, 2008, p. 36), o que descobria as pedras e provocava estragos nos cascos das embarcações.

portuguesa, com aumento do número de engenheiros, inclusive formados no estrangeiro, e das competências que o País então já dispunha (DIOGO & MATOS, 2004; MATOS *et al.*, 2004), “por finais do século XIX, a engenharia portuária portuguesa, e a de qualquer outro país, não dispunha ainda de meios de avaliação prévia do grau de tranquilidade duma bacia portuária criada por obras de abrigo, situação que, aliás, se manteve pelas primeiras décadas do século seguinte” (OLIVEIRA, 2004, p. 296). E num ambiente inclemente como o da costa atlântica, diferente, por exemplo, da relativa amenidade do Mediterrâneo, ou mesmo da costa sul-atlântica algarvia, as obras de engenharia hidráulica tinham de defrontar problemas de grande, por vezes demasiada, magnitude (ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, 1996, p. 171).

Fig. 76. Projecto final da Ribeira de Sines.



É da autoria do Eng.º Manuel Maria de Oliveira Belo. Apresenta um segundo molhe na boca da calheta, estreitando a entrada, para melhorar a protecção do interior.  
Fonte: LOUREIRO, Atlas IV.

O rio Mira, por seu turno, foi objecto, durante o mesmo período, de algum trabalho destinado a melhorar a sua capacidade e operacionalidade.<sup>978</sup> Os problemas aqui eram distintos, mas também antigos: em termos de navegabilidade, tratava-se de

<sup>978</sup> Recorde-se, também, a ideia, afluída 1915, de obras no pequeno porto do Canal, que, anteriormente, a propósito das pescas, se mencionou.



uma incerta barra de areia, estreita e ladeada de arrifes, sujeita às amplitudes e correntes das marés particularmente em águas vivas.<sup>979</sup> A barra constituía factor limitativo à tonelagem dos navios e um óbice à segurança da navegação, devido aos fundos escassos, à variabilidade dos bancos e à rebentação frequente. Também aqui o primeiro e grande problema a resolver era básico: a melhoria da navegabilidade da barra, e não a modernização portuária. De resto, existiam alguns baixios no troço navegável do rio, especialmente entre o porto da Casa Branca e a vila de Odemira, que colocavam obstáculos à passagem dos barcos maiores em baixa-mar.

Ao longo do século XIX, a questão da navegabilidade do rio Mira foi colocada com insistência pelos agentes locais. Além da nova percepção do papel das vias de comunicação, estava-se numa época em que o porto passou a desempenhar papel de maior relevo no transporte de mercadorias. Abriram-se novos campos de exportação, como o minério e os produtos manufacturados ou semi-manufacturados, e a dimensão dos navios e respectivos calados aumentaram. Desde o princípio da centúria, as autoridades locais empenharam-se também na melhoria da navegabilidade do Mira, com métodos assaz artesanais. Em 1805, o juiz de fora e a Câmara de Odemira publicitavam terem aprofundado uns baixios, certamente à custa de braços e pá e enxada, de modo a obterem um tirante de água navegável para os “grandes barcos”.<sup>980</sup>

Inicialmente, as atenções do governo municipal de Odemira iam para as condições do rio e não para a barra; pelo contrário, em Milfontes, a barra suscitou cedo preocupações. Junto à vila de Odemira, a configuração do leito do rio originava dificuldades de aproximação ao porto. Em 1821, os mestres e marinheiros queixavam-se de que o acesso ao Porto do Peguinho se tornara difícil, uma vez que o rio se alargava no local, com a consequente tendência para assorear e a criar um mouchão a meio do rio, pelo que os barcos recebiam meia carga no Porto do Peguinho, deslocando-se depois para o Porto da Eira, uma centena de metros a jusante, a fim de acabarem de carregar. O dono da várzea que dava acesso ao Porto da Eira pretendia negar a serventia, retorquindo que não havia necessidade deste ponto de embarque, pois quinzenalmente havia estos e o atraso dos barcos devia-se mais à falta de carga do que de água para navegar.<sup>981</sup> Argumentação à parte, o assoreamento, com formação de um banco que dividia a corrente em duas, tinha-se tornado um efectivo estorvo à

---

<sup>979</sup> A confluência de dois regimes – o marítimo e o fluvial – representou uma dificuldade suplementar para os técnicos que tinham de resolver os problemas dos portos (PRATA, 2011, p. 84).

<sup>980</sup> *Gazeta de Lisboa*, 2.º Suplemento ao n.º 42, 19 de Outubro de 1805.

<sup>981</sup> ANTT, *D.º do P.º, Alentejo e Algarve*, mc. 728, n.º 28.

navegação, só superado em águas vivas. Estorvo à navegação podia ocorrer também quando se enlagaava linho no Porto do Peguinho, o que levou a Câmara a proibi-lo.<sup>982</sup>

As preocupações em relação ao Porto do Peguinho continuaram. No início da segunda metade do século XIX, o assunto voltou às sessões municipais. Em 1852, o juiz José Cordeiro Galão, proprietário de um terreno junto ao rio, fazia obras que podiam prejudicar a navegação; feita a competente vistoria da Câmara, os votos dividiram-se, mas o voto de qualidade do presidente determinou que as obras não eram prejudiciais.<sup>983</sup>

Em 1857, uma primeira notícia sobre a melhoria de condições para carga e descarga: a Câmara aforou um terreno no Peguinho, concretamente no sítio das Mós ou Oliveirinha, a António dos Santos, por dois tostões, mas obrigou-o a fazer um troço de cais, em estacada, à sua conta, “desde o ponto onde se achava feito ate ao focinho da rocha onde esta pregada uma estaca”, para facilitar a carga e descarga das embarcações.<sup>984</sup> A estacada e um armazém seriam concluídos em dois anos, ficando o foreiro com direito de preferência de amarração da sua embarcação.<sup>985</sup> Alguns anos depois, em 1866, António dos Santos pediu à Câmara o arrendamento de um terreno no Peguinho, partindo pelo sul com o lagar de D. Mariana Lúcia Beja Falcão, o que a Câmara aceitou, desde que o requerente não depositasse no local casca, cepa, carvão e cortiça que não lhe pertencessem.<sup>986</sup> De certo modo, encontramos aqui um pouco o que se verificava em paragens distantes, como nos portos da Bretanha, onde estacadas, terraplenos, etc. eram obras de utilizadores locais, numa espécie de privatização do litoral, com o acordo do Estado, que inventou o conceito de equipamento privado de uso público no domínio público marítimo (AMGHAR, cit. por LE BOUËDEC & LLINARES, 2009, p. 18).<sup>987</sup> Em Portugal, a empresa de exploração da mina de São Domingos, face também à necessidade, rapidamente construiu um bom cais no Pomarão para carregar o seu minério (GARCIA, I, 1996, p. 168).

O cais do Peguinho era então um lugar movimentado, em especial devido à exportação de combustíveis: em 1857, um vereador da Câmara considerava que o largo

---

<sup>982</sup> Posturas, publicadas in QUARESMA, 1993, p. 161.

<sup>983</sup> AHMO, AB 1/6, fls. 49v.º e 50 (13 de Setembro de 1852). As decisões da edilidade nem sempre primariam pela isenção e por critérios estritamente técnicos, antes estando sujeitas a diversos interesses particulares e relações pessoais.

<sup>984</sup> AHMO, AB 1/7, fls. 58v.º e 59 (28 de Janeiro de 1857).

<sup>985</sup> AHMO, AB 1/7, fls. 62v.º e 63 (15 de Fevereiro de 1857).

<sup>986</sup> AHMO, AB 1/9, fls. 137 e 137v.º (10 de Janeiro de 1866).

<sup>987</sup> Anos depois também em Milfontes foi afeiçoado na rocha um cais para os botes, pequena obra aparentemente paga através de subscrição pública (*Ecos do Mira*, ano IV, n.º 85, 18 de Abril de 1917, p. 3).

do Peguinho estava obstruído por sacas de carvão e outras mercadorias, em detrimento da viação pública<sup>988</sup>; e, em Julho de 1866, João Maria Dromgool, engenheiro de minas, solicitava autorização à Câmara para depositar minério da sua mina do concelho de Ourique, para exportação, tendo a Câmara acedido a arrendar 144 m<sup>2</sup> por 6\$000 réis.<sup>989</sup>

Em 1871, a Câmara, a braços com o mau estado do Porto do Peguinho, decidia pedir um subsídio ao Estado ou permissão de aplicar os fundos de viação municipal para melhorar o porto e fazer nele um verdadeiro cais.<sup>990</sup> Nessa altura José Francisco de Sousa Prado procurava estabelecer um armazém de compra de cortiça e fabricação de rolhas no “largo do Peguinho e cerro adjacente”.<sup>991</sup> Em 1879, respondendo a ofício do deputado pelo Círculo eleitoral, os edis encaminhavam para este a lista das suas necessidades mais prementes: no que dizia respeito à navegação, incluíam a construção do cais do Peguinho, a desobstrução dos baixios e a melhoria da barra.<sup>992</sup> Em Agosto de 1880, a Câmara enviava um “memorial” ao Governo Civil de Beja expondo a necessidade de desobstrução do leito do rio junto à vila, entre os portos do Peguinho e da Barca, assim como o baixio junto de Vale Palhete, pois a navegação tornara-se muito difícil nestes sítios. Pedia também a construção de um cais e, para reforçar, afirmava que o assoreamento do rio estava a provocar o salgamento das várzeas próximas e mesmo a insalubridade da vila.<sup>993</sup>

Finalmente foi elaborado o primeiro projecto documentalmente confirmado de execução de um cais, com data de 30 de Abril de 1882 (mas a obra iniciou-se ainda em 1881), que se destinou a melhorar o acesso dos navios ao Porto do Peguinho e às cargas e descargas.<sup>994</sup> Nesse ano, enquanto decorriam obras no cais e na “alameda” contígua, a Câmara regeneradora considerava que a obra estava a ser “retardada por mão oculta”, acusação dirigida naturalmente aos Progressistas. Entretanto, já se tinha começado a muralha, feito um aterro à custa do rio e o antigo mouchão, também designado por “ilha”, havia sido removido para um dos lados. Em Agosto de 1882, face ao pequeno número de trabalhadores da obra – quatro pedreiros, dirigidos por três empregados, um condutor, um apontador e um olheiro –, a Câmara pedia ao Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, mais rapidez nos trabalhos, a fim de obviar a possíveis estragos

---

<sup>988</sup> AHMO, AB 1/7, fls. 152v.º e 153 (28 de Julho de 1858).

<sup>989</sup> AHMO, AB 1/9, fl.182 (25 de Julho de 1866).

<sup>990</sup> AHMO, AB 1/10, fls. 183v.º e 184 (12 de Abril de 1871).

<sup>991</sup> AHMO, AB 1/10, fl. 188v.º (3 de Maio de 1871).

<sup>992</sup> AHMO, AC 1/9, fls. 31v.º e 32.

<sup>993</sup> AHMO, AC 1/9, fls. 88v.º-90v.º

<sup>994</sup> AHMO, AC 1/10, fls. 83-84v.º; LOUREIRO, IV, 1909, p. 118.

de qualquer cheia no Inverno que se aproximava.<sup>995</sup> A obra estreitou, contudo, o alvéolo do rio, o que deu origem a grande prejuízo nas margens, especialmente aquando de uma grande cheia ocorrida em Maio de 1883.<sup>996</sup> Em consequência, procedeu-se a alterações na construção. O custo da obra acabou por ser de 30 contos de réis.<sup>997</sup> Pela primeira vez, o cais era construído em alvenaria e utilizada cantaria, ultrapassando-se as velhas estacadas de madeira. Conforme fotos do princípio do século XX, cerca de duas dezenas de anos depois de construído, vemo-lo com escadaria de acesso em cantaria.<sup>998</sup>

Em 30 de Novembro de 1885, com esta obra quase concluída, foi projectada a limpeza e desobstrução do rio, tendo em vista alguns pontos problemáticos já nas proximidades da vila de Odemira. Este projecto previa a abertura de canais de 20 metros de largura, nos três principais baixios do rio Mira, de modo a permitir um tirante de água de 3,20 m, onde os iates pudessem navegar. Previa ainda a regularização das margens com diques em estacaria e tabuado, onde seria depositado o cascalho dos cortes nos baixios (LOUREIRO, IV, 1909, pp. 118 e 119).

---

<sup>995</sup> AHMO, AC 1/10, fls. 83-84vº. O mouchão, ou ilha, está ligado hoje à margem direita, sobrevivendo o nome de “Ilha”.

<sup>996</sup> No ano anterior já o vereador Salema temia que a sua várzea na margem esquerda sofresse com as obras, temor que o Dr. Joaquim António Neves, deputado pelo Círculo, sossegava, dizendo que tal não aconteceria, e se acontecesse seria indemnizado (AHMO, AB 1/15, fl. 219, 4 de Outubro de 1882).

<sup>997</sup> AHMO, AB 1/27, fls. 65 e 65vº (28 de Fevereiro de 1898).

<sup>998</sup> Ele ficaria arruinado, poucas décadas depois, decerto por efeito das cheias do rio (o cais ficava na margem côncava duma curva do rio e era sujeito a grandes forças das águas das cheias) e das águas que ali afluíam dos vales próximos, bem como da falta de manutenção. A sua reconstrução só seria efectuada em meados do século XX quando o movimento do porto estava prestes a chegar ao fim.

Fig. 77. Cais do Peguinho (ca. de 1900).



Por detrás, o matadouro (a branco) e as escuras paredes da fábrica de cortiça de Sousa Prado. Junto ao matadouro, ficava ainda o lagar, não visível na fotografia. Nota-se o caminho de ligação com a ponte. Não existiam, portanto, instalações portuárias. Fonte: foto cedida por João Barros e Silva, de Odemira.

Entre Odemira e Milfontes, os vários “portos” não possuíam qualquer obra de engenharia, sendo as cargas e descargas efectuadas através de prancha ou por lancha, conforme a morfologia do leito do rio e a altura da maré.<sup>999</sup> No máximo, esses pontos de carga e descarga eram afeiçoados com sumárias e hoje dificilmente perceptíveis obras de terra e pedra; na verdade a população ribeirinha estava habituada a realizar trabalhos nas margens para diversos fins, como os moinhos de maré que exigiam muros para as caldeiras, cortes na rocha para as comportas e pequenos cais de acostagem para os botes que transportavam cereal e farinha.

Em Milfontes, devido à morfologia das margens e às marés, os navios não podiam, em geral, efectuar directamente o movimento de carga e descarga; esse movimento era realizado através de lanchas, ficando os navios ancorados ao largo, no estuário. Mas, consoante o barco e a altura da maré, poderia ser utilizada uma prancha

---

<sup>999</sup> O cais da Casa Branca só foi construído em 1936/1937 (*Anuário dos Serviços Hidráulicos*, 1938, p. 295).

entre o navio e a margem, em lugares onde o leito oferecia um desnível rápido<sup>1000</sup>; no inclinado medo da Franquia, os barcos encostavam à praia, para, através da prancha, meterem areia para lastro.<sup>1001</sup>

Relativamente à velha questão da barra, a Câmara de Milfontes enviou petição ao rei, em Julho de 1835, a que se associou a de Odemira, para “o melhoramento e abertura da barra ou foz do rio de Odemira”, pedido a que o Ministério do Reino pareceu dar bom acolhimento.<sup>1002</sup> Poucos anos depois, em 1839, o coronel de engenheiros José Carlos de Figueiredo foi encarregado de efectuar levantamento da planta das obras na barra, sendo, para o efeito, dada ordem de pagamento até um conto de réis, em prestações de 125\$000 réis.<sup>1003</sup> Deu-se, assim, início a uma série de estudos e projectos da autoria de engenheiros militares, então os únicos capazes destas tarefas. Em 1841, a Câmara de Odemira, face à ausência de qualquer verba para obras na barra do Mira, decidiu pedi-la às Cortes.<sup>1004</sup> Recorde-se o papel dos deputados locais às Cortes, que interpretavam os interesses dos grupos que dependiam da via marítima para os seus negócios.

Na segunda metade desse século, surgiram novos projectos no mesmo sentido da iniciativa governamental, de que são conhecidas memórias, consultadas por Adolfo Loureiro, mas não croquis ou plantas. O primeiro e mais importante projecto conhecido, da autoria do capitão de engenheiros João Luís Lopes, data de 1852.<sup>1005</sup> Lopes trabalhou no porto de Aveiro (AMORIM, 2008, pp. 148-151), e, como fez na foz do rio Vouga, pretendeu usar o sistema de estacaria e faxina na foz do Mira (LOUREIRO, IV, 1909, p. 126).

O seu projecto continha estudos hidrográficos sobre o rio e a barra e propostas simultaneamente técnicas e económicas. Considerava necessário a realização de vultosas obras na barra, embora reconhecesse não ser de esperar nela grandes fundos. Basicamente previa, para desobstrução da barra, o encaminhamento das correntes pela construção de dois diques na foz: um, na margem direita, entre a “pedra do Mouro” (Pedra da Boavista) e a do “Caramachão” (Pedra da Foz), em estacaria e faxinagem, e

---

<sup>1000</sup> Na verdade, um cais em estacaria de betão armado só seria construído em 1939/40 (idem, 1940, p. 208). Foi recentemente demolido, por se encontrar degradado.

<sup>1001</sup> Informação de António Aroreira, antigo marinheiro de Milfontes. Manobra que hoje não seria possível.

<sup>1002</sup> AHMO, AB 1/2, fls. 119 e 119 v.º (11 de Julho de 1835).

<sup>1003</sup> LOUREIRO, 1909, p. 119; *Diário do Governo*, n.º 284, de 30 Novembro de 1839.

<sup>1004</sup> AHMO, AB 1/4, fl. 134v.º (12 de Maio de 1841).

<sup>1005</sup> Este engenheiro já tinha percorrido a área em 1845 e descrito itinerários terrestres entre Cercal e Milfontes e Milfontes e Sines, para fins militares.

outro, a sul, mais avançado, partindo do cabedelo até por fora das pedras do Passo, em faxina e pedra (ver fig. 78). O do lado norte seria levantado acima do nível das preia-mares equinociais, com um farol e outros equipamentos. A cota de coroamento do molhe sul seria de 10 m sobre a baixa-mar de águas vivas, empregando salsichões de 0.80 m de diâmetro, em fiadas horizontais, para sustentarem o núcleo do molhe que seria em pedra. Lateralmente haveria prismas de enrocamento para protecção da obra. Havia ainda que fixar os medos da margem norte, cobrindo-os de vegetação adequada e utilizando um sistema de salsichões e faxinas nas ribas arenosas. Em 1867, a despesa de execução deste projecto foi calculada em 43 contos e quinhentos réis. (*ibidem*, pp. 121-123).

Com a possibilidade de se exportar minério pelo Mira, a questão da navegabilidade, em particular da barra, adquiriu outra dimensão, devido a novos e poderosos interesses envolvidos, e porque a tonelagem dos navios empregados no transporte de minério era superior. Surgiram então projectos de engenharia hidráulica para a foz do Mira. Em Abril de 1870, apareceram em Milfontes dois espanhóis, que “andavam passeando” pela praia, para, ao que diziam, verificarem se podiam entrar embarcações grandes destinadas ao escoamento do minério de Aljustrel. Aparentemente tinham vindo numa lancha de nome *Carmen*, com quatro tripulantes que, entretanto, se entretinham a pescar corvinas no rio. Em meados de Junho, retiraram-se, não sem antes venderem a lancha e as redes a um lavrador das proximidades da vila de Odemira.<sup>1006</sup> Destas intenções não houve mais notícia, possivelmente porque as informações colhidas pelos espanhóis não foram satisfatórias.

Num relatório de 1872, assinado pelos engenheiros Augusto Pereira Malheiros e Pedro Victor da Costa Sequeira, sobre 13 minas de Santiago do Cacém e Odemira, ponderava-se que para o transporte de minério era necessário um caminho-de-ferro de 60 km até ao porto de Milfontes, que custaria 720 contos de réis, e uma ponte cais, de 40 contos de custo; além disso, era necessário tornar o porto e a barra capazes para navios de grande tonelagem, o que importaria em 1.097 contos. Pensavam que a quantidade mínima da produção das minas deveria ser de 450.000 toneladas de minério para rentabilizar o caminho-de-ferro, e o imposto por tonelada de ferro saído pela barra deveria ser de 290 réis por tonelada, para pagar o juro e a amortização do capital

---

<sup>1006</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida*, 1862-1870, ofícios de 2 de Junho de 1870 e 4 de Junho de 1870.

empatado na obra da barra – dados que mostravam a dificuldade e complexidade da questão.<sup>1007</sup>

Face a este relatório, a Junta Consultiva das Obras Públicas e Minas fazia considerações em que já eram patentes algumas reservas acerca das possibilidades do porto:

“A outra parte do problema a considerar – as obras no porto e na barra do rio Mira – é de muita gravidade e de difícil solução, não só pelo que são o mesmo porto e barra, como pela transformação por que tem de passar para satisfazerem às exigências de um grande movimento marítimo. Dever-se-hão esperar os primeiros estudos para então se poder saber se aquelle porto é susceptível de ser ampliado de modo, que satisfaça às condições requeridas, a quanto montarão as obras que será mister fazer para se chegar àquelle fim, e se o problema industrial e mercantil comportará as enormes despesas d’aquella transformação.”<sup>1008</sup>

Poucos anos depois, porém, os ingleses John Douthat e Thomaz Haffenden, interessados no escoamento por via marítima do minério das minas locais, procuraram avançar, propondo-se fazer à sua custa as obras necessárias, com a contrapartida de vantagens na posterior exploração do porto, nomeadamente no que respeitava ao transporte do minério. Thomaz Haffenden pretendia mesmo construir um caminho-de-ferro até ao cais de embarque do porto de Milfontes, para transporte do minério (LOUREIRO, IV, 1909, p. 123). Este tipo de projectos era corrente em países como a Inglaterra, onde os portos de caminho-de-ferro tiveram sucesso quando possuíram uma função específica, o que geralmente significou o tráfico de mineral (JACKSON, 1996, p. 86).

As opções técnicas preconizadas eram informadas pelos mesmos princípios: construção de molhes e obras de consolidação das areias das margens, com as finalidades de se conseguir o aprofundamento do canal da barra, pelo efeito mecânico das correntes devidamente orientadas, e de evitar o transporte pelo vento das areias dunares. Partiam do pressuposto de que as areias que formavam a barra e deterioravam o porto eram mais devidas à acção marítima do que à fluvial e de que era necessário encaminhar as correntes de fluxo e refluxo, evitando as incidências e reflexões em

<sup>1007</sup> LNEG, Beja, Prat. 2 – Est B – Pasta 1 – Doc. 1.

<sup>1008</sup> LNEG, Beja, Prat. 2 – Est B – Pasta 1 – Doc. 1.



diversos pontos das margens e a sua dispersão nas proximidades da barra (LOUREIRO, IV, 1909, p. 124). A preocupação destes homens era, portanto, a barra, já que no troço fluvial até à Casa Branca, o porto onde os navios iam carregar o minério, os fundos permitiam o trânsito de vapores que demandassem 18 pés de água (SILVA, I, 1991, pp. 12 e 13), isto é, a rondar os seis metros de calado. Neste segmento de rio, apenas o baixio de D. Soeiro estorvava a passagem de navios maiores.

Ao projecto citado foram feitas alterações pelos engenheiros de minas Lourenço Malheiro e Pedro Victor da Costa Sequeira, nomeadamente quanto ao comprimento dos molhes: enquanto João Luís Lopes achava que o molhe sul devia ser mais avançado, estes propunham o contrário. Surgiu ainda a proposta de mais um molhe entre a “restinga do forte” (Ponta do Castelo) e a “Pedra dos Pretos” (Rochos Pretos), a construir gradualmente (LOUREIRO, IV, 1909, p. 126) (ver fig. 78). Embora não se possa verificar exactamente o quanto os molhes avançavam, uma das mais fortes objecções usualmente feitas aos diques prolongados por fora das fozes, é que, além de serem de muito mais difícil construção e de elevado custo, não evitavam a formação de novas barras na sua frente (LOUREIRO, II, 1904, p. 179). Parecia aliás inútil levar os diques exteriores além das barras, desde que os molhes orientassem as correntes de modo a actuarem sobre o banco de areia.

Fig.78. Reconstituição esquemática, a traço vermelho, dos projectos de obras de engenharia hidráulica na foz do Mira.



Projectos da autoria do engenheiro João Luís Lopes (1852) e dos engenheiros de minas Tomás Malheiro e Pedro Victor da Costa Sequeira (1872). **A** Molhe entre a Pedra do Mouro (Boavista) e a Ponta do Caramachão (ponta sul da Pedra da Foz); **B** Molhe do sul, entre o cabedelo e as proximidades das pedras do Passo, que João Luís Lopes defendia ser mais longo que o correspondente do lado oposto; ao contrário, os engenheiros de minas sustentavam que o do norte se prolongasse; **C** Indica o molhe a fazer entre a restinga do Forte e a Pedra dos Pretos (Rochos Pretos), de concretização menos urgente; **D** Área de medos de areia, que era preciso fixar através da plantação de vegetação adequada e segurar nas arribas com salsichões e faxinas. Portanto, em termos de engenharia hidráulica, a ideia principal era a construção de dois molhes paralelos na embocadura, acrescentada mais tarde com a de um molhe secundário já no interior do estuário.

Elaboração própria, a partir de LOUREIRO, IV, 1909, pp. 121-123, sobre imagem fotográfica Google Earth.

Projectos apenas, pois nada foi feito. O avultado investimento previsto (mil contos de réis) e a percepção de quão incertos seriam os resultados poderão ter

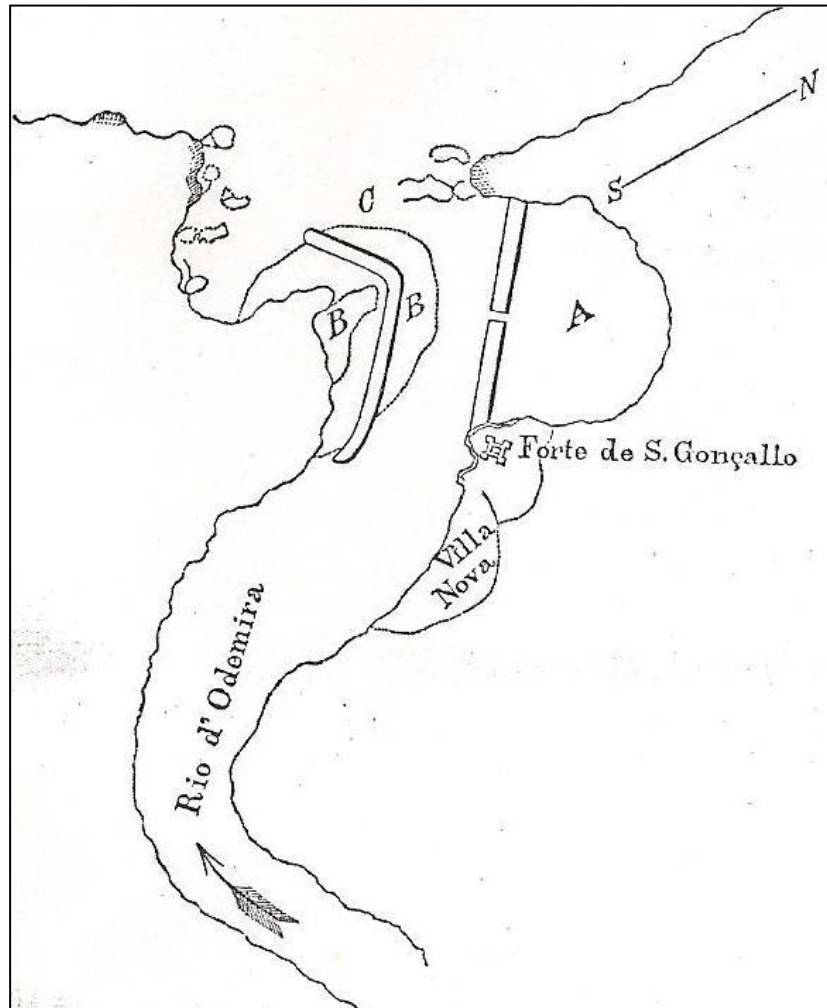
contribuído para dissuadir os responsáveis. Ademais, os dois capitalistas estrangeiros que se propunham financiar as obras, em troca de posição privilegiada na exploração do porto, viram os seus requerimentos recusados devido a parecer negativo da Junta Consultiva das Obras Públicas, com os argumentos de que não deveria haver situações de exclusividade para qualquer dos concessionários de minas e de que quaisquer obras deveriam ser administradas pelo Estado (LOUREIRO, IV, 1909, p. 127). A posição de não deixar a construção de portos, ou a sua exploração, à iniciativa privada era perfilhada, por princípio; inclusivamente considerava-se que a incerteza associada aos resultados das obras portuárias conduzia a situações em que, face a contrariedades e gastos imprevistos, os privados as abandonavam, onerando-se os cofres do Estado (PRATA, 2011, p. 81).<sup>1009</sup> Na foz do Guadiana, por onde os navios tinham cada vez mais dificuldade em sair, a empresa exploradora da Mina de São Domingos só conseguiu autorização para proceder a dragagens regulares após quase 30 anos de pedidos ao Governo, embora aqui a situação se complicasse por o Guadiana ser rio internacional (GARCIA, I, 1996, pp. 281-287).

Aproximadamente pela mesma altura, em 1875, em artigo publicado na *Revista de Obras Públicas e Minas* (VALLADAS, 1875), o capitão de engenharia Manuel Raimundo Valadas, considerando que a barra do rio Mira merecia melhoramento, em especial devido à exploração das minas locais, apresentava um *croquis*, algo impreciso, com sugestões para a solução do assoreamento da barra: um dique entre a ponta do Castelo e a desembocadura e um outro na margem esquerda, bem como a remoção de alguns arrifes, ideias constantes no projecto de João Luís Lopes e alterações de Tomás Malheiro e Pedro Victor. Os diques destinavam-se a apertar a barra e o troço inicial do estuário, de forma que o canal de entrada se aprofundasse e se mantivesse desimpedido pela acção da corrente de água. Quanto à remoção dos recifes, devia-se, segundo o capitão Valadas, à necessidade de tornar a entrada menos perigosa. Ele aconselhava, porém, um prévio estudo metódico, que contemplasse, em planta, uma caracterização hidrológica e física do estuário, o regime de ventos e seu impacto no movimento das águas e das areias, bem como a definição da importância do porto em termos económicos. O processo seria concluído com o projecto das obras a empreender. (*ibidem*, pp. 486 e 487).

---

<sup>1009</sup> Em Espanha, o impulso à edificação e ampliação dos portos ficou a dever-se não só ao crescimento económico e à industrialização, mas também a nova atitude do Estado que se converteu em principal promotor das obras públicas (ROMERO MUÑOZ & SÁENZ SANZ, 1996, p. 200).

Fig. 79. Obras necessárias na embocadura do rio Mira, segundo Manuel Raimundo Valadas.



Esquisso algo esquemático e impreciso, de acordo com a rápida referência à questão feita pelo autor.  
Fonte: VALLADAS, 1875, p. 486.

Poucos anos depois, em 1889, foi finalmente levada a cabo uma obra para melhorar a navegação no rio Mira, embora não de engenharia hidráulica: a edificação dum farolim à entrada da barra. Esta vinha na sequência de uma política consistente de farolagem da costa, que, no Litoral Alentejano, se tinha iniciado com a construção do farol do cabo de Sines (1880) e seria completada com a do cabo Sardão (1915). Dez anos depois, foi levado a efeito o primeiro levantamento moderno da “barra e dos fundeadouros do rio Mira”.

Entretanto, os empresários interessados no escoamento do minério persistiam no objectivo de melhoria da barra e do troço fluvial até ao porto da Casa Branca. No ano de 1892, Inácio Emauz de Casal Ribeiro, James Loyd, R.C. de Lezaneta e José Maria do

Nascimento solicitaram autorização para executarem a expensas suas trabalhos de “desentulho” da foz do Mira, bem como as obras de arte necessárias para evitar a acumulação de areias, de forma a possibilitar o acesso a “navios de grande tonelagem”, em “todas as épocas do ano”, até à Casa Branca, projecto associado à construção de uma linha férrea a ligar as minas com “os altos fornos” que projectavam construir na margem direita do rio Mira. A autorização concedida era condicionada à aprovação do respectivo projecto e à fiscalização das obras pelo Governo, ficando estas na posse do Estado e de livre uso e aproveitamento público.<sup>1010</sup> Mais uma vez, não há notícia de qualquer avanço, embora o assoreamento da parte terminal do Mira, bem como a do Tejo e a do Douro, tivesse motivado a sua inclusão no Regulamento dos Serviços Hidráulicos de 19 de Dezembro de 1892, que tratava do bom regime a estabelecer nessas bacias (SERRÃO, X, 1995, p. 407).

Em Odemira, entrado o século XX, as dificuldades mantiveram o tom das queixas. A estatística industrial publicada em 1905 mencionava “a crescente dificuldade de navegação do rio Mira”, via importante para o comércio com o exterior.<sup>1011</sup> A Câmara Municipal, fazendo-se eco das preocupações pelas deficiências operacionais do rio Mira e sua barra, que considerava crescentes, enviou sucessivas exposições aos governos pedindo sobretudo dragagens para aprofundar o rio e a barra.<sup>1012</sup> Em 1903, mais uma vez pensando no acesso dos barcos à vila de Odemira, a edilidade dirigia uma representação ao Governo solicitando a dragagem dos baixios do Mira, que, dizia, quase inutilizavam esta via de comunicação. Para o efeito, sugeria que se empregasse uma pequena parte dos direitos das entradas dos navios, uma vez que, sendo muita a utilidade, a despesa seria pequena.<sup>1013</sup>

Localmente, os práticos da navegação compreendiam perfeitamente a diferença entre os ultrapassáveis problemas do rio e a complexa situação da barra. A própria Câmara de Odemira também, mas, ao contrário dos capitalistas estrangeiros com interesses nas minas, considerava frequentemente prioritária a dragagem do rio.<sup>1014</sup> Havia alguma justificação para estas duas perspectivas: os carregamentos de minério exigiam em geral navios maiores, mas as suas cargas faziam-se na Casa Branca, não subindo os navios a montante deste ponto; a cabotagem fazia-se com embarcações mais

---

<sup>1010</sup> *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1892, 1893, p. 532, 541 e 542.*

<sup>1011</sup> *Estatística Industrial, 1905, p. 167.*

<sup>1012</sup> AHMO, AC 3/ 2, pp. 8 e 8v.º, 48v.º-50.

<sup>1013</sup> AHMO, AC 3/2, fls. 8 e 8v.º

<sup>1014</sup> AHMO, AC 3/1, fl. 15v.

pequenas, que tinham de subir até Odemira, em cujas proximidades alguns baixios colocavam problemas. Embora a barra fosse complicada para todos, era-o ainda mais para os grandes barcos; entretanto, até Casa Branca não havia problemas de fundos, mas mais para montante eles começavam a surgir.<sup>1015</sup>

No entanto, a dragagem, acabou por aparecer aos olhos das forças vivas como panaceia definitiva de todos os males de que sofria a navegação e converteu-se na grande e indiscutível aspiração local. Julgava-se, frequentemente, que uma dragagem resolveria todos os problemas da barra e dos baixios perto de Odemira, de uma só vez, como se se tratasse de um único tipo de problema. Mas em 1909, um homem lúcido, o comandante Adolfo Loureiro, entendia que aquela não era a melhor solução técnica e tecia judiciosas considerações sobre o assunto: nomeadamente considerava qualquer dragagem como paliativo, caro e ineficiente, e chamava a atenção para a necessidade de um prévio estudo económico, com vista a determinar a importância e a qualidade do tráfico a que o porto se destinava. “Não é o melhoramento absoluto do porto e da sua barra que deve pretender-se, mas o que seja compatível com os fins a que deva satisfazer”, escrevia sensatamente o mesmo autor (LOUREIRO, IV, 1909, pp. 128 e 129).

Instaurada a República, a Câmara voltou à carga no próprio mês de Outubro de 1910. Recordando o projecto antes citado, considerava que havia sido rejeitado por não haver “no caciquismo local imposição de compenção por serviços eleitoraes prestados ou a prestar” e solicitava que o assunto do desassoreamento da barra e dos baixios no rio fosse retomado, mais uma vez argumentando com a necessidade de exportação das riquezas do concelho. Mencionava particularmente uma sociedade austríaca que se tinha instalado em Odemira para explorar minas locais (decerto de Wilhelm Wahnigg); curiosamente avançava também com o inesperado argumento de que, desassoreada a barra, o estuário poderia ser, no parecer de “illustrados technicos”, um “magnifico porto

---

<sup>1015</sup> Nos anos 20, algumas campanhas em jornais nacionais e regionais, sobretudo pela pena e por iniciativa de António Mantas, deram publicidade aos problemas dos transportes, mormente o da navegabilidade da barra e do rio. Ver *Diário de Notícias*, 29 de Outubro de 1929, p. 7; 7 de Novembro de 1929, p. 9; 9 de Novembro de 1929, p. 9; 17 de Novembro de 1929, p. 13; 22 de Novembro de 1929, p. 15; 26 de Novembro de 1929, p. 9; 3 de Dezembro de 1929, p. 13. Finalmente, Estado Novo implantado, política activa de obras públicas no terreno, e a draga chegou, fazendo aquilo que a 1.ª República não fizera. E dragou de tal forma que pouco depois já se dizia que tinha sido “pior a emenda que o soneto”, pois o rio apresentava agora maiores dificuldades à navegação (*Diário do Alentejo*, n.º 1450, 13 de Fevereiro de 1937, p. 2), e quanto à barra, onde não houvera dragagens, tudo continuava na mesma situação. Fez-se ainda um molhe de pedra seca entre a Boavista e a Pedra da Foz, para encaminhamento da corrente, sem qualquer utilidade, mas com repetidos gastos para o refazer depois de avariado pelo mar (ver *Anuário dos Serviços Hidráulicos*, vários números; cfr. QUARESMA, 2003, pp. 124 e 125).

estrategico e um optimo fundeadouro para uma esquadilha de terpedeiros”.<sup>1016</sup> Os problemas do Mira terão sido, então, tidos em conta pelas autoridades competentes, embora sem resultados: contando com o patrocínio do engenheiro Henrique Moreira, director das Obras Hidráulicas do Sul, realizaram-se estudos e um projecto de desassoreamento da barra de Milfontes, orçamentado em cinco contos de réis, sucessivamente reformulado, por pouco ambicioso, e finalmente abandonado.<sup>1017</sup>

Também os jornais locais, republicanos<sup>1018</sup>, veiculavam as preocupações dos exportadores de Odemira sobre a situação “calamitosa” das condições de navegação. Depois de 1910, os candidatos a deputado pelo Círculo de Aljustrel, a que pertencia Odemira, prometiam invariavelmente a vinda de uma draga para resolver o problema da navegabilidade do Mira, como em 1913, o deputado democrático António dos Santos Silva, ele próprio um negociante e industrial odemirense interessado no comércio marítimo.<sup>1019</sup> Promessas e demagogia, pois nem a draga vinha, nem a draga era, convenhamos, solução cabal para os problemas. Os jornais, afirmando embora o seu republicanismo, mostravam-se desiludidos com a República. E não faltavam as farpas nos adversários políticos que só prometiam, mas nada faziam, desde Brito Camacho, o mais atacado, ao político local Santos Silva. As dificuldades de comunicação no centro da luta político-partidária.

Perante o incumprimento das promessas eleitorais, os plumitivos publicavam amargas queixas, a que não faltava, por vezes, um certo e azedo humor:

#### A Draga

“A draga! A draga! Vamos ter uma draga! Aí vem já a draga! A draga vai ser um facto! Viva a draga! Foguetes por causa da draga! Quem nos ficará com inveja por termos já a nossa draga! Que bela draga! Já começou a funcionar a draga! Que bem trabalha a nossa querida draga! Ó draga sublime! Ó draga augusta! Já temos o rio limpo devido à draga! O teu serviço foi um primor, ó draga! Pensam que isto foi verdade? Pois é mentira.

---

<sup>1016</sup> AHMO, AC 3/2, fls. 48v.º-50.

<sup>1017</sup> AHMO, AC 3/2, fls. 49 e 49v.º

<sup>1018</sup> Instaurada a República, a imprensa local conheceu um significativo surto, com a publicação de três títulos até 1918: *O Odemirense*, *Rio Mira* e *Ecos do Mira*.

<sup>1019</sup> *Ecos do Mira*, n.º 1, de 20 de Agosto de 1913, p. 3; idem, n.º 15, de 26 de Novembro de 1913, p. 1; idem, n.º 43, de 10 de Junho de 1914, p. 1.

Foi apenas um *escapão* do Sr. Brito Camacho. Oh! As ilusões! Como estão perdidas.”<sup>1020</sup>

Este texto contém, é óbvio, uma crítica de cariz partidário: o jornal que a produziu, *O Rio Mira*, declarava-se órgão do Partido Republicano Democrático, e Brito Camacho, o alvo do chiste, representava diferente facção do republicanismo, a União Republicana. Por sua vez, um outro periódico odemirense, o *Ecos do Mira*, acusava, pouco depois, em editorial, um político que tinha burlado o povo prometendo a vinda da draga – que afinal não chegou. O mesmo editorial acrescentava que, devido aos embaraços da navegação, o comércio de Odemira lutava com falta de mercadorias, e que umas minas dos arredores já tinham fechado.<sup>1021</sup> E, em 1914, escrevia que dentro de “pouco tempo, certamente, o rio Mira deixará de ser navegado e o comércio, indústria e agricultura desta região morrerá por falta de meios de transporte” e acrescentava, com pouco conhecimento, que, conforme informações que colhera de “indivíduos peritos no assunto”, bastava a “construção de um muro” para as areias serem removidas da barra.<sup>1022</sup>

Entretanto, as autoridades locais recebiam também instâncias de gente de fora, interessada na exploração das minas. Em Outubro de 1910, o vereador Augusto Neves dos Santos apresentou à Câmara D. Marcelino Murillo, natural de Bilbao, proprietário de minas no concelho, que expôs a necessidade de melhoramento da barra de Milfontes, assunto que já levava às autoridades competentes, e prontificou-se a acompanhar o senado municipal a Lisboa, para que este secundasse o seu pedido.<sup>1023</sup> Em Janeiro de 1911, Wilhelm Wahnigg, engenheiro austríaco, residente em Bilbao, com interesses em minas do concelho, escrevia uma carta ao então administrador do concelho de Odemira, António dos Santos Silva, agradecendo os esforços da Câmara relativamente ao desassoreamento da barra de Milfontes e prontificando-se a ceder ao município 30 réis por cada tonelada inglesa de 1.015 kg de ferro, cobre ou chumbo exportado pela barra.<sup>1024</sup>

---

<sup>1020</sup> *Rio Mira*, n.º 1, de 30 de Maio de 1912, p. 2.

<sup>1021</sup> *Ecos do Mira*, n.º 2, de 27 de Agosto de 1913, p.1.

<sup>1022</sup> Idem, n.º 37, de 29 de Abril de 1914, p. 1. Tratava-se de simplificação dos projectos de engenharia do século XIX.

<sup>1023</sup> AHMO, AB 1 /39, fls. 30-31 (26 de Outubro de 1910).

<sup>1024</sup> AHMO, AB 1/39, fls. 71-72 (25 de Janeiro de 1911).



As minas e a exportação do minério, frequentemente à cabeça dos argumentos demonstrativos da importância do porto e da necessidade de resolver os obstáculos à navegação, não foram, porém, capazes de movimentar decisões no sentido das tão desejadas obras de engenharia. Em 1913, pouco antes de ser eleito deputado, Santos Silva reuniu com o Ministro do Fomento, expondo-lhe as necessidades do concelho, em particular “a célebre dragagem” do rio Mira.<sup>1025</sup> Enquanto deputado (1913-1915), Santos Silva fez-se arauto das necessidades do concelho de Odemira, mas, apesar das esperanças nele depositadas, a questão da navegabilidade do Mira não conheceu progressos.<sup>1026</sup>

Para interpretar a multiplicação das queixas sobre a navegabilidade e os projectos de melhoramento temos de verificar, como antes se referiu, a relação entre, por um lado, a alteração das condições físicas da barra e rio, e, por outro, as expectativas crescentes de utilização da via marítima e a evolução do tipo e calado das embarcações.

Quanto à evolução dos calados não há dúvida: no ano de 1867, a tonelagem de arqueação das embarcações rondou, segundo o sistema antigo, a média de 50 m<sup>3</sup><sup>1027</sup>, o que convertendo em Moorsom daria uma média de 18 TAB; mais tarde, já com o sistema Moorsom, se considerarmos o ano de 1905, tendo em conta os números das saídas e das cargas, a arqueação média foi 51 TAB (LOUREIRO, IV, 1909, pp. 129 e 130). Portanto, sensível aumento das tonelagens, em todo o caso sempre dentro de classes de pequena tonelagem e, portanto, de pequeno calado (ver gráfico 12).<sup>1028</sup> Já no século XX, surgiram no Mira alguns navios com tonelagem entre 100 e 500 TAB, mas nunca entraram navios com tonelagens superiores, como acontecia em Sines, onde eram frequentes os navios de mais de 1.000 T.<sup>1029</sup> Em 1920, os oito navios que normalmente

---

<sup>1025</sup> *Ecos do Mira*, n.º 1, de 20 de Agosto de 1913, p. 3.

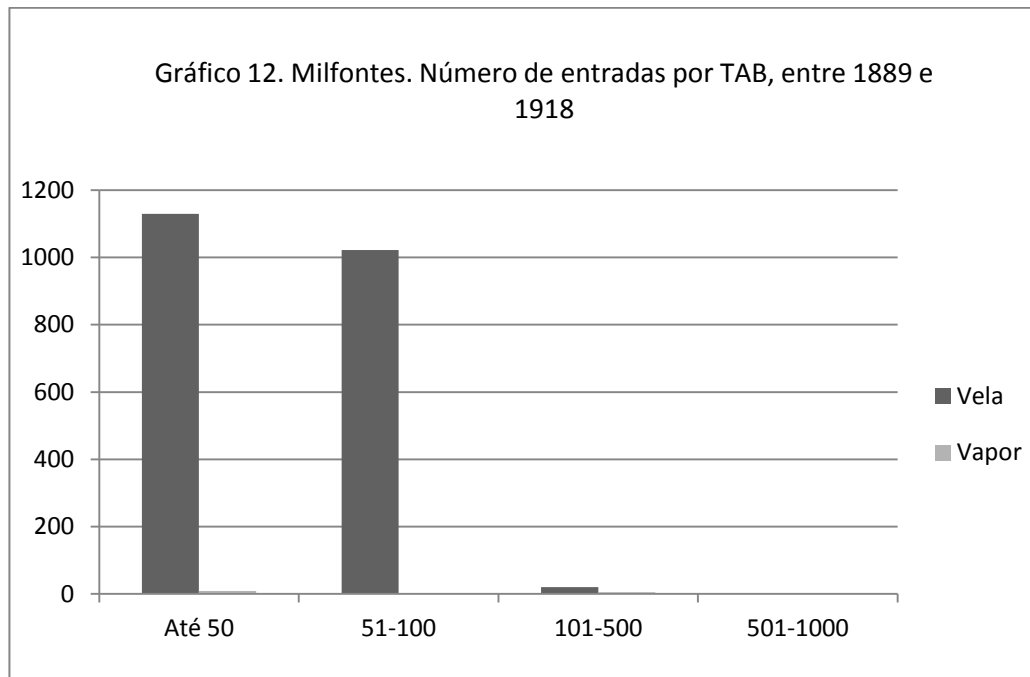
<sup>1026</sup> *Ecos do Mira*, n.º 15, 26 de Novembro de 1913, p. 1; n.º 31, de 18 de Março de 1914, p. 1; n.º 35, de 15 de Abril de 1914, p. 1; n.º 43, de 10 de Junho de 1914, p. 1.

<sup>1027</sup> ACM, *Delegação Marítima de Vila Nova de Milfontes*, cx. 1367.

<sup>1028</sup> O vapor e as maiores tonelagens quase passam despercebidas no gráfico.

<sup>1029</sup> Em 1887, a Câmara Municipal de Odemira invocava, para mostrar a importância do porto, que ele dava entrada a navios de “alto bordo”, mas esta expressão referir-se-ia a alguns vapores cuja tonelagem era, efectivamente, superior à dos veleiros, e não a navios com tonelagens superiores a 200 ou 300 TAB. Em 1889 e 1890, ainda entraram no Mira quatro vapores, acima de 250 TAB, um deles de 504 TAB (*Estatística de Portugal, Commercio do Continente* [...], anos de 1889 e 1890). Em Março de 1914, arribou a Milfontes o navio holandês *Acda*, com 360 toneladas de deslocamento (não é referida a arqueação). Construído em ferro, de três mastros e máquina de 90 cavalos a gasolina, o navio teve uma avaria no motor e viu-se em dificuldades para entrar na barra. Navegou depois até Odemira, em busca de quem lhe fizesse as reparações, mas foi necessário mandar vir um engenheiro da Holanda. Consta que o *Acda* levaria depois para Lisboa um carregamento de cortiça da fábrica Herold (*Ecos do Mira*, n.º 34, de 8 de Abril de 1914, p.1). Enquanto esteve em Odemira, o navio foi objecto de grande curiosidade e espaço

faziam escala para este porto iam até às 67 toneladas<sup>1030</sup>; o palhabote *Rio Mira* tinha mesmo uma tonelagem um pouco superior.



Elaboração própria. Fontes: *Estatística de Portugal. Commercio do Continente ...*, anos de 1889-1896; *Commercio e Navegação. Estatística Especial*, anos de 1897-1918.

Temos, portanto, de atender ao facto de o tamanho dos navios ter aumentado e afectado os critérios de avaliação. Em 1888, Carlos de Melo caracterizava o porto de Milfontes: “um pequeno porto de fundo diminuto, barra estreita, variável, e de acesso difícil pela rebentação do mar” (MELLO, 1888, p. 137), o que, sem dúvida, era verdade em termos absolutos, mas ainda mais num novo contexto em que rapidamente cresciam as tonelagens, associadas sobretudo ao vapor e, em menor escala, à vela.

Acrescente-se que na segunda metade do século XIX, a burguesia agrária e comercial de Odemira, ligada especialmente à exportação de cereais e cortiças, contava com a via marítima para escoar os seus produtos; inclusive, pela primeira vez, apostaram na aquisição e construção de navios que empregaram nesse tráfego, alguns com uma tonelagem superior ao que em geral encontramos em meados de Oitocentos.

---

de animado convívio entre a tripulação e a população (idem, n.º 37, de 29 de Abril de 1914, p. 2), o que também mostra o inusitado de um navio daquele tipo no porto da vila.

<sup>1030</sup> Supondo que a fonte se refere a TAB (ACM, *Delegação Marítima de Vila Nova de Milfontes*, cx. 1367, doc. de 18 de Maio de 1920).

Uma representação enviada ao Ministro do Fomento, em 1920, ainda considerava que a via marítima era, apesar de tudo, a principal forma de comerciar com o exterior.<sup>1031</sup>

Finalmente havia os interesses estrangeiros, ligados à exploração e exportação de minério, com conveniência não apenas na melhoria da navegabilidade da barra, mas numa alteração da própria capacidade desta no sentido de admitir navios de maior calado, empregados em ligações de longo curso.

Admite-se que as condições físicas da barra também se tenham agravado, mas deve-se ter sempre em consideração a existência de ciclos e os habituais problemas das barras de areia das fozes dos rios: bancos e canais variáveis de posição, fundos instáveis, sujeição às marés e condições do mar.<sup>1032</sup> E, repete-se, a perspectiva de quem opinava.

Em qualquer caso, a insistência com que, a certa altura, se passou a colocar o problema da navegabilidade não tinha naturalmente a ver só com o alegado agravamento das limitações físicas do porto, mas também e talvez sobretudo com a nova valoração das vias de comunicação fluviais (rios e canais) e estradas, como forma de resolver o bloqueio económico que sujeitava o País e cuja consciência então se agudizava (JUSTINO, I, 1988, p. 174).<sup>1033</sup> Não há dúvida que as novas necessidades avolumavam os problemas, a nova consciência dos problemas frisava-os, e os novos canais de comunicação entre os poderes, especialmente as “representações”, tornavam-nos mais patentes.

Do ponto de vista do alumiamento da costa, factor importante para a segurança da navegação, só com a segunda metade do século XIX há planos para uma farolagem geral. Os avanços técnicos aplicados ao alumiamento tinham feito, entretanto, o seu curso, e os faróis dispunham de novos e eficientes aparelhos ópticos (as ópticas lenticulares de Fresnel) e de novas formas de energia (petróleo e electricidade). À entrada do último quartel do século XIX, toda a costa alentejana era, porém, desprovida de faróis. A própria Câmara Municipal de Santiago do Cacém, ao solicitar, em 1874, obras no porto de Sines, chamava a atenção do Governo para o mau estado da farolagem

---

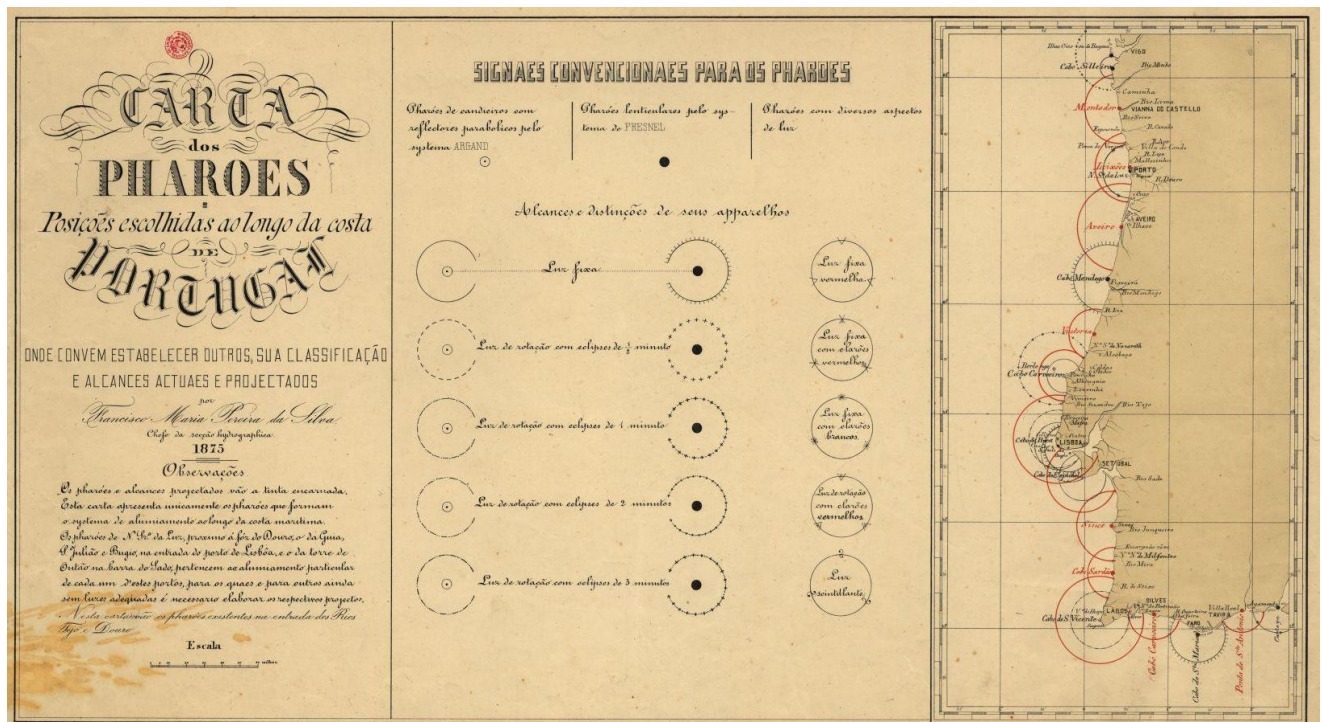
<sup>1031</sup> AHMO, AC 3/1, fl. 27.

<sup>1032</sup> A barra do Guadiana, por exemplo, conheceu um ciclo de assoreamento na década de 1880, obrigando a dragagens que acabaram por se iniciar apenas em 1912 (GARCIA, I, 1996, pp. 284-286).

<sup>1033</sup> Essa percepção é patente já entre os memorialistas da Academia Real das Ciências de Lisboa, que nos transmitem um panorama sombrio, incluindo o rio Mira (LOBO, 1991, pp. 267, 287 e 288).

da costa.<sup>1034</sup> O plano de aluminação marítimo da costa portuguesa de 1866, da autoria do engenheiro hidrógrafo Francisco Maria Pereira da Silva, já contemplava o Litoral Alentejano, onde eram considerados o porto oceânico de Sines, com importância comercial e marítima de 3.<sup>a</sup> ordem, e o porto fluvial de Vila Nova de Milfontes, de importância comercial de 4.<sup>a</sup> ordem e importância marítima de 5.<sup>a</sup> ordem, ambos sem qualquer luz. Estavam então previstas duas posições onde convinha estabelecer novos faróis: Cabo de Sines, farol de 2.<sup>a</sup> ordem, com alcance de 20 milhas, para reconhecimento da costa e para indicar o amplo ancoradouro da baía de Sines, e o Cabo Sardão (Ponta do Cavaleiro), de 3.<sup>a</sup> ordem, com alcance de 15 milhas, iluminando desde a barra do Mira à enseada da Arrifana (SILVA, 1872, p. 39).

Fig. 80. *Carta dos Pahroes. Posições escolhidas ao longo da costa de Portugal (1875).*



Fonte: BNL, URL: <http://purl.pt/1961>.

Do projecto de Pereira da Silva, resultou o farol do cabo Sines, que iniciou o funcionamento em 1880. De luz branca sobre torre cilíndrica, tinha um alcance de 25 milhas.<sup>1035</sup> Características: altura, 22 m; altitude, 56 m; alcance 26 milhas (48 km). Posição: Latitude 37° 57,65" N; Longitude 08° 52,74" W.

<sup>1034</sup> AHMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv 2, representação de 18 de Agosto de 1874; Cfr. LOUREIRO, IV, 1909, p. 98.

<sup>1035</sup> *Lista de Navios de Guerra e Mercantes [...]*, 1897, p. 52.

Em 1881, foi nomeada uma Comissão de Faróis e Balizas, com o encargo de elaborar novo plano, que seria aprovado em 1883. Pouco depois, em Milfontes, foi edificado um farolim, à entrada da barra, na ponta também designada do Semáforo, destinado a servir a navegação que frequentava o porto, portanto de simples interesse local. Começou a funcionar em 1889, inicialmente em aparelho de içar, em dois montantes de ferro fixos a meio da fachada da casa dos faroleiros. Com aparelho iluminador de 5.<sup>a</sup> ordem, apresentava luz fixa, branca.<sup>1036</sup> Em 1906, a Delegação Marítima de Milfontes pedia que fosse aberto um poço para abastecimento de água ao farol<sup>1037</sup>, necessidade premente pois a distância da vila, por cima de medos de areia, não permitia levar água facilmente.<sup>1038</sup>

Mais a sul, o cabo Sardão, que podia cobrir a costa entre os faróis dos cabos de Sines e São Vicente, já fazia parte da *Carta dos Pharoes – Posições escolhidas ao longo da costa de Portugal onde convem estabelecer outros, sua classificação e alcances actuaes e projectados* (1875) e constava das propostas incluídas no projecto de Pereira da Silva, datado de 1866: “Dividindo este cabo em duas partes iguais a distância que vai do Cabo de Sines ao Cabo de São Vicente (54 milhas), muito convém estabelecer ali um farol de 3.<sup>a</sup> ordem, que é suficiente para esclarecer esta parte da costa” (*ibidem*, p. 39). O Plano Geral de Alumiamiento e Balizagem, aprovado em 1883, propunha a instalação no Cabo Sardão de um farol de 2.<sup>a</sup> ordem, de luz distribuída em grupos de 2 clarões, sendo um branco e outro vermelho, mas houve que esperar mais de trinta anos para a sua concretização.<sup>1039</sup>

A 20 de Junho de 1912, o jornal *O Rio Mira* noticiava, sob o título “Novo farol na Ponta do Cavaleiro”, que tinham chegado à vila de Odemira o contra-almirante Schultz Xavier e o engenheiro Almeida, encarregados da escolha do local onde devia ser edificado o farol, acrescentando que estavam em vias de conclusão as negociações para a aquisição do terreno. O periódico opinava que “Já há muito que este farol devia ser construído, porque desde Sines até S. Vicente, a costa jazia mergulhada nas trevas,

---

<sup>1036</sup> Idem, 1898, p. 55; *Estatística Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoes*, Anno de 1889, 1892.

<sup>1037</sup> ACM, cx. 212, *Direcção dos Serviços de faróis, ofício da delegação marítima de Milfontes*, de 3 de Julho de 1906.

<sup>1038</sup> O poço foi efectivamente aberto nas proximidades, mas um período de ataque à costa pelo mar acabou por inutilizá-lo e obrigar à abertura de um segundo. Ao lado, curiosamente, os faroleiros chegaram a cultivar uma pequena horta, onde a areia dunar era menos espessa e um terreno argiloso aflorava à superfície; rodearam-na de um valado de canas para proteger os legumes e as hortaliças da salsugem marinha.

<sup>1039</sup> Direcção de Faróis, “Farol do Cabo Sardão”. In *Revista da Armada*, n.º 388, Ano XXXV, Julho de 2005, pp. 35 e 36.

porque o farolim de Milfontes para nada mais servia do que para indicar o sítio da barra do Mira”. Com o novo farol, finalizava o jornal, ficaria “a costa terrível completamente iluminada”.<sup>1040</sup> Efectivamente, a alta e escarpada costa era perigosa para a navegação, como provou o naufrágio ocorrido em Novembro do ano seguinte, em que a escuna italiana *Elvo* embateu nos rochedos, desfazendo-se e dando origem à morte de parte da tripulação.<sup>1041</sup>

Finalmente, assim rezava o *Aviso aos Navegantes* n.º 2, de 7 de Março de 1915:

“A partir de 15 d’Abril do corrente, começará a funcionar a luz do farol, situado na Ponta do Cavaleiro ou Cabo Sardão. O aparelho iluminante, que é de 3ª ordem, modelo grande, está montado sobre torre quadrada, de cantaria e azulejo branco, com 8,90 m d’altura, a qual fica situada a meio das habitações dos faroleiros. A luz é branca, de grupos de três clarões de 15 em 15 segundos, com um alcance luminoso de 29 milhas, n’um estado de transparencia média da atmosfera e iluminando todo o horizonte marítimo [...]”.<sup>1042</sup>

A altitude do cabo é de 68 m e a altura do farol de 17 m. A altitude do plano focal é de 70 m. A posição, a seguinte: latitude 37° 35’,99" N; longitude 08° 48’,88" W.<sup>1043</sup> Uma curiosidade interessante e bem esclarecedora. O edifício foi construído ao contrário, isto é, o empreiteiro inverteu o projecto 180 graus, ficando a torre na face do edifício voltada à terra, e a fachada de recepção virada ao mar, o que não originou problemas técnicos pois a torre sobrepuja o telhado do corpo a que está adossada.<sup>1044</sup> O caso ter-se-á devido possivelmente a confusão na interpretação do projecto por parte do empreiteiro, para quem o “alçado principal” do projecto só podia ficar voltado para a estrada, portanto para terra, e não para o mar, para a barroca (para ele, as “traseiras”).<sup>1045</sup> Este facto poderá revelar dificuldade de comunicação entre o construtor e os engenheiros da Marinha; mas não deixaria também de estar relacionado com a distância e a solidão desta costa, longe das inspecções dos responsáveis.

Como é comum na costa portuguesa, os faróis de Sines e Sardão oferecem uma arquitectura que emerge algo inusitada, devido ao seu carácter urbano, de raiz

<sup>1040</sup> *O Rio Mira*, n.º 4, 20 de Junho de 1912, p. 2.

<sup>1041</sup> *Ilustração Portuguesa*, II série, n.º 405, 24 de Novembro de 1913, pp. 396 e 397.

<sup>1042</sup> *Faróis de Portugal*, 2005, p. 55.

<sup>1043</sup> *Ibidem*, p. 54.

<sup>1044</sup> Como contavam antigos faroleiros (Joaquim Martinho da Silva).

<sup>1045</sup> Cfr. Direcção de Faróis, processo referente ao farol do cabo Sardão.

oitocentista. São basicamente compostos por edifício destinado a habitação de faroleiros e torre de iluminação. Quanto ao farol do cabo Sardão, com três corpos justapostos, o central ligeiramente avançado, obedece a rigorosa simetria, já na disposição relativa dos volumes, já no esquema de aberturas nas fachadas. Por detrás do corpo central, encontra-se a torre, de planta quadrangular. “Construído segundo a tradição projectual das escolas de engenharia oitocentistas, onde domina um espírito racionalista, de que resulta a clareza de organização da planta, a sobriedade e solidez geral da construção e a adopção de um esquema clássico de composição” (PEREIRA, 2001) – em que pilastras, cornijas e platibandas em volta (o que é permitido pelos telhados de quatro águas) conferem ao edifício uma sóbria e adequada monumentalidade. A utilização da pedra em cunhais, cornijas, portas e janelas reforçam esse carácter. Os materiais de construção vieram de barco, sendo desembarcados num dos portos do Mira (Cuba) e depois transportados em carretas para o lugar da construção.<sup>1046</sup>

No que respeita ao farol do cabo de Sines, além da simetria, a linguagem clássica é reforçada pela existência de um frontão triangular no corpo central sobre o qual se ergue a torre, cilíndrica. A “sua sóbria monumentalidade” procura acentuar o “carácter modernizador e progressista do estado” (PEREIRA & MATIAS, 2001, 2008). Já o farolim de Milfontes é constituído por um edifício de arquitectura simples, para habitação do faroleiro, em que o revestimento de azulejo branco se destinava a proteger as paredes do ar marinho, sem torre, onde o farol (inicialmente colocado em aparelho de içar) acabou por ser instalado numa torreta na empena de poente (ver foto 26 em Anexos); no mesmo local, existiu um semáforo para dar sinais à navegação que pretendia entrar no porto.<sup>1047</sup>

Quanto a segurança e salvamento no litoral português, uma comissão nomeada em 1879 apresentou no ano seguinte um relatório em que propunha “estações salvavidas” para a Praia de Vieira, Nazaré, Peniche, Ericeira, Cascais, Paço de Arcos, Sesimbra e Vila Nova de Milfontes, e “postos com porta amarras” em Pedrógão, São Martinho, Assenta, São Lourenço, São Julião da Barra, Bugio, Setúbal e Sines, mas em 1890 muito pouco tinha avançado.<sup>1048</sup>

---

<sup>1046</sup> Informação de Jacinto Brissos.

<sup>1047</sup> Mastro, em que se içavam bandeiras de sinais.

<sup>1048</sup> *Inquérito Industrial, Pescas* [1891], pp. 288 e 289.

Para completar o sistema de segurança, foi criado, em 1886, o serviço de socorros a náufragos e em 1892 o Real Instituto de Socorros a Náufragos, reorganizado sucessivamente.<sup>1049</sup> Na costa alentejana, o porto de Sines foi dotado inicialmente de equipamento constituído por uma espingarda Delvigne para lançamento de cabo de vaivém.<sup>1050</sup> Quanto a Milfontes, só em 1915, foi colocado um barco salva-vidas, tipo baleeira, guardado num barracão junto ao rio, na Praia da Franquia.<sup>1051</sup>

### **3.5 Navegação à vela e a vapor; cabotagem e longo curso**

O domínio da navegação à vela e a preponderância das pequenas tonelagens, vinda dos séculos anteriores<sup>1052</sup>, manteve-se ao longo do período em estudo. Por meados do século XVIII, surgiam já alguns tipos de barcos que haveriam de continuar a sulcar o Mira: em 1758, o pároco de Milfontes informava que as embarcações que mais frequentavam a barra eram “iátes de Lisboa, e Setuval, barcos cacilheyros de Lisboa, Setuval, e algumas barcas da Mouta, Aldegalega”, que geralmente subiam o rio até Odemira. Vinham ainda alguns “barquinhos”, provenientes da Ericeira, Cascais e Peniche, para carregar bóias para a pesca.<sup>1053</sup> Pela mesma altura, o pároco de Sines escrevia que, embora a baía comportasse grandes navios, a ela vinham principalmente embarcações pequenas, como caravelas, lanchas do alto, cacilheiros e outras semelhantes (FALCÃO, 1987, p. 32). Portanto, desde há muito uma navegação comercial

---

<sup>1049</sup> *Regulamento dos Serviços de Socorros a Naufragos* [...], 1903, p. 5.

<sup>1050</sup> *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes* [...], 1897, p. 58.

<sup>1051</sup> Um novo salva-vidas, a remos e à vela, só chegaria em Agosto de 1930.

<sup>1052</sup> Na primeira metade do século XVI, é mencionada uma “caravela” que veio a Odemira carregar carvão (CENIVAL *et al*, 1946, pp. 628 e 629). O primeiro barco de armadores locais de que há notícia, já no século XVII, também era assim designado. Na cartografia do século XVII, vemos a representação de vários tipos de embarcações, grandes e pequenas. Na barra e estuário do Mira, o engenheiro Alexandre Massai recorreu sobretudo a imagens de galés para ilustrar os seus desenhos, bem como uma nau ou galeão. Este tipo de ilustração parece ter, em parte, mais preocupações decorativas do que rigor informativo, embora se possa pensar que ele faria referência às galés corsárias que costumavam assediar esta costa e que haviam feito o devastador ataque a Milfontes em 1582. Quanto a Sines, ele colocou na baía, além de navios de maior dimensão (naus ou galeões), alguns navios de medidas menores, de pano latino envergado em dois mastros. Entre os seus desenhos de Sines, apenas um é ilustrado com galés. Na costa do Pessegueiro, vários navios de pano redondo. Um desenho de finais do século XVII mostra, no estuário do Mira, uma embarcação de pano latino envergado em dois mastros (ANTT, *Livro de plantas da Casa Cadaval*, n.º 28, fls. 1 e 2). Os tipos de embarcações representadas poderão já indicar a frequência dos pequenos calados no rio Mira, embora com possibilidade de acesso a navios maiores.

<sup>1053</sup> In QUARESMA, 2006, p. 300.



baseada em pequenos barcos, mais devido à estrutura do comércio do que a impedimentos físicos dos portos, em especial no caso de Sines.

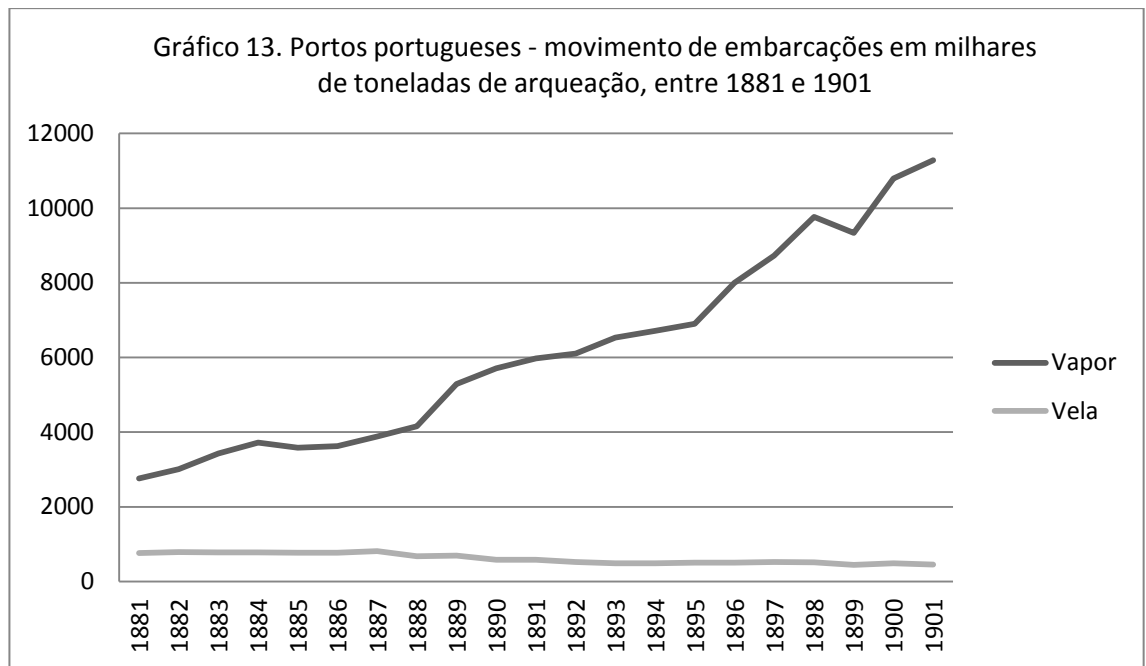
No século XIX, a difusão da navegação a vapor, baseada na aplicação à navegação da máquina a vapor, revolucionou o transporte aquático.<sup>1054</sup> O vapor rapidamente se impôs, principalmente nas marinhas dos países industrializados e em particular no comércio marítimo de longo curso. No entanto, a vela não seria eliminada tão cedo dos mares. Em 1888, um autor português, acreditando que o vapor, embora em larga e continuada vantagem, não conseguiria arredar completamente a vela, escrevia:

“Por isso é que a marinha a vapor venceu a marinha à vela, pela segurança das viagens, pela velocidade do serviço e regularidade das carreiras. Mas não a substituiu de todo, e parece que não a substituirá, porque os *clippers* estão lutando vantajosamente com os vapores pela rapidez das viagens; embora lhes sejam inferiores na segurança da navegação e na regularidade das carreiras, em todas as condições de tempo” (MELLO, 1888, p. 68).

Nos portos portugueses, verifica-se que, como acontecia noutros países europeus (MILNE, 1999, p. 38), as tonelagens referentes ao vapor tiveram um crescimento sustentado, enquanto as da vela sofreram paulatina diminuição. O que não significa que esse crescimento se tivesse devido à marinha mercante nacional, antes pelo contrário. No período que vai de 1881 a 1901, a evolução do movimento nos portos portugueses foi o seguinte:

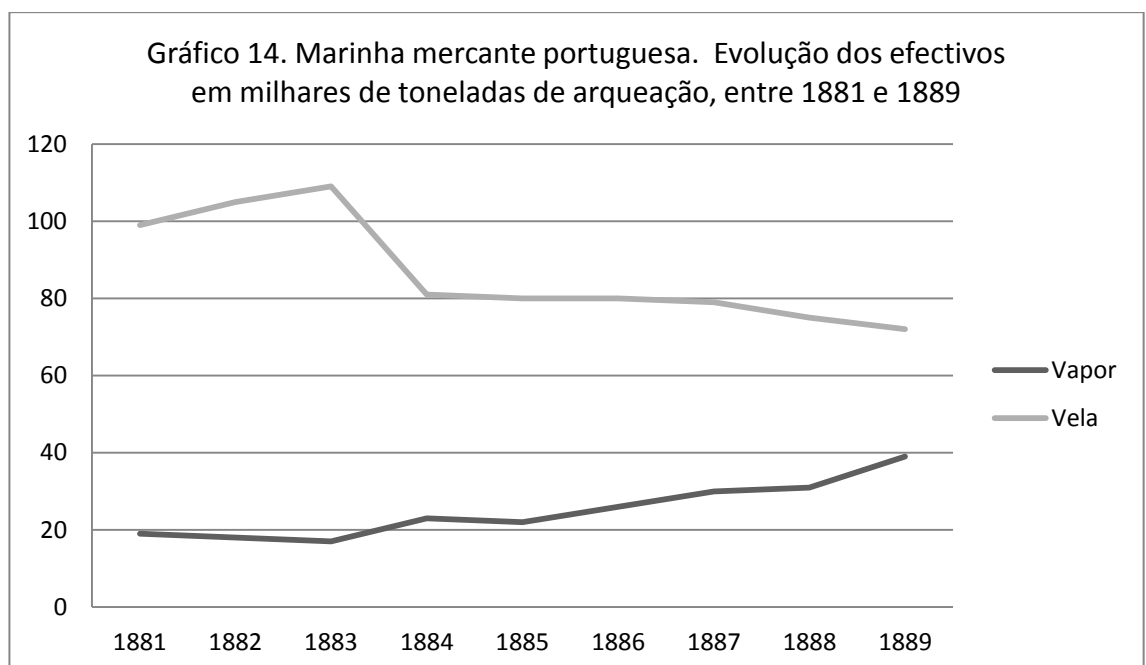
---

<sup>1054</sup> Entre as vantagens do vapor, Joaquín Costa afirmava, em 1912, que uma tonelada de arqueação num veleiro não correspondia a mais de uma tonelada de carga, enquanto num vapor representava quatro ou cinco vezes mais (*apud* GÓMEZ MENDOZA, 2005, p. 516).



Elaboração própria. Dados extraídos de SILVA, 1902, p. 39.

A própria marinha mercante portuguesa evoluiu no mesmo sentido, embora as tonelagens se mantivessem baixas. Na década de 1880, numa tendência que iria continuar, a evolução dos efectivos navais portugueses foi a seguinte:



Elaboração própria. Dados extraídos de MATTOS, II, 1901, p. 37.

No porto de Sines, onde há notícias da navegação a vapor ainda da primeira metade do século XIX, a maior parte das mercadorias movimentadas, provenientes de

portos europeus ou a eles destinadas, eram transportadas em navios a vapor estrangeiros. No comércio internacional, a navegação à vela tinha expressão muito reduzida. Esta manteve-se, ao longo de todo o período em estudo, ligada em geral à pequena cabotagem, enquanto a navegação a vapor esteve associada, salvo exceções, ao comércio internacional. Uma situação especial ocorreu durante a I Guerra Mundial, nos anos de 1917 e 1918, em que o comércio com o resto da Europa esteve suspenso e o movimento marítimo em Sines se reduziu à pequena cabotagem, a cargo da vela.

Neste porto, as tonelagens de arqueação e de carga proporcionadas pela navegação a vapor excediam largamente as relacionadas com a navegação à vela, uma e outra servindo diferentes tipos de comércio marítimo. Enquanto entre os navios de vela, predominavam largamente as pequenas tonelagens, em geral até 50 TAB<sup>1055</sup>, nos de propulsão mecânica prevaleciam tonelagens acima das 500 TAB e frequentemente acima das 1.000. No primeiro semestre de 1919, registou-se a entrada de 22 veleiros carregados, com 404 toneladas de carga diversa, e 13, em lastro.<sup>1056</sup> Este registo mostra a pequena escala da importação, a cargo da cabotagem, composta sobretudo por produtos para o abastecimento do comércio local. As saídas foram 36, sendo 35 veleiros e um vapor, com uma carga que excedia as 5.500 toneladas, boa parte de cortiça<sup>1057</sup>, mostrando que o porto, na antiga tradição dos portos alentejanos, continuava a servir principalmente o escoamento das produções do seu *hinterland*. A navegação a vapor esteve muito pouco representada nesse ano, em consequência da guerra (ver gráfico 15).

O gráfico da frequência do tipo de navios no porto de Sines (gráfico 15), embora revelador da importância do vapor, esconde a sua real dimensão em termos de cargas transportadas, uma vez que os valores correspondem a diferentes arqueações médias, superiores e muito superiores nos navios a vapor. Isso é observável no gráfico n.º 16) que mostra a relação existente entre o total das arqueações no ano de 1903, ano em que o número de navios de vela foi maior, mas o total das arqueações do vapor foi largamente superior. Portanto, as cargas transportadas pelos navios a vapor excederam geralmente, às vezes em muito, as transportadas nos navios à vela (iates).

Convém notar que os vapores da carreira Lisboa-Algarve não transportavam apenas passageiros; eles carregavam também mercadorias, tendo-se mesmo tornado o transporte privilegiado para alguns produtos hortícolas produzidos nas freguesias de

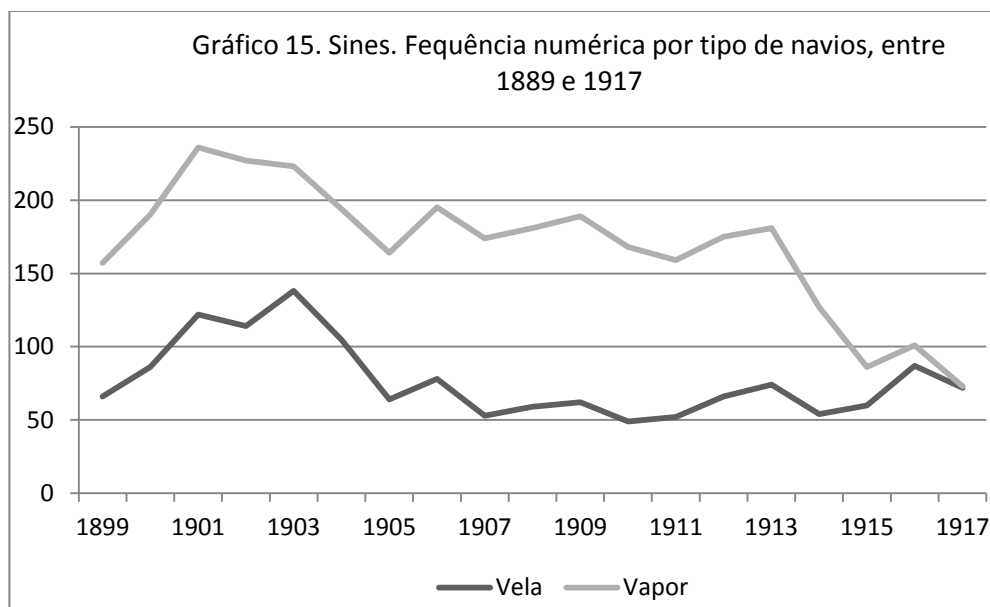
---

<sup>1055</sup> Entre 1898 e 1918, o navio de maior tonelagem, classificado de chalupa, arqueava 80 T. Não se consideraram navios de maiores tonelagens como os patachos e os brigues.

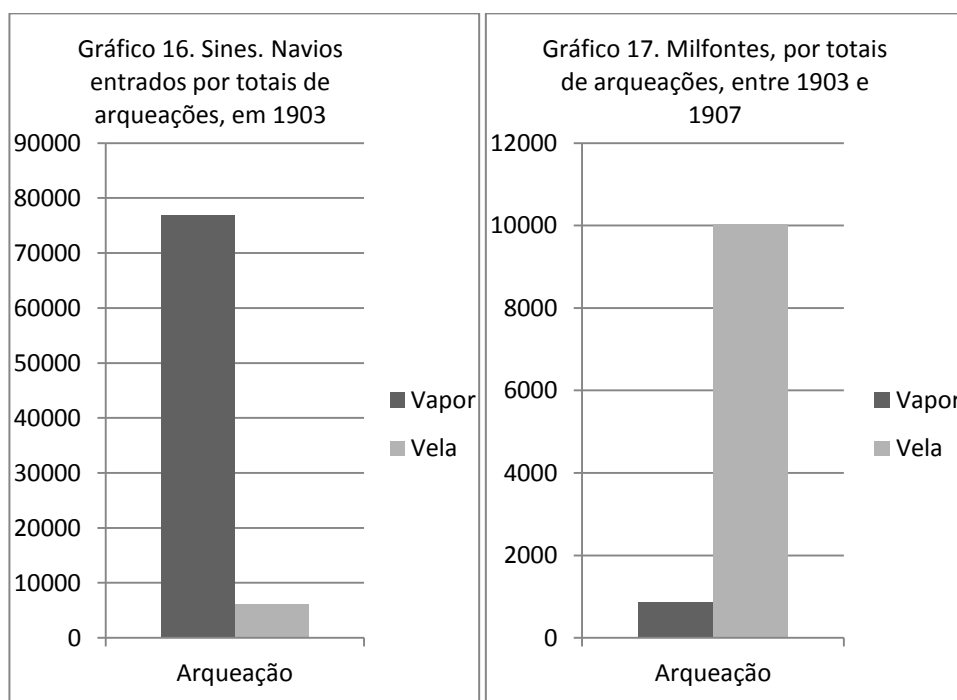
<sup>1056</sup> *A Folha de Sines*, n.º 2, 15 de Julho de 1919, p. 2.

<sup>1057</sup> *Ibidem*.

Sines, Santiago e Cercal, mercadorias perecíveis, cuja conservação dependia da regularidade da carreira e da rapidez da viagem, bem como de boa parte da cortiça saída por Sines com destino ao porto de Lisboa.<sup>1058</sup>



Elaboração própria. Fonte: ACM, *Delegação Marítima de Sines, Registo de navios entrados*, 29/30, 3-IV-1-7.



Elaboração própria, a partir de ACM, 3-IV-1-7; e LOUREIRO, IV, 1909, p. 129.

<sup>1058</sup> *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, pp. 659.

Muito diferente era o tipo de navegação no rio Mira. Aqui, o vapor, de bandeira estrangeira, começou a aparecer tardiamente, relacionado com o transporte de minério, mas sempre foi minoritário, pode dizer-se episódico, nunca se podendo comparar com a navegação à vela em número de entradas e saídas e em quantidade de mercadoria transportada. Mesmo entre os escassos navios a vapor que vinham ao rio Mira predominavam as pequenas arqueações e a navegação costeira. Entre 1903 e 1907, entraram e saíram oito navios a vapor, com tonelagens entre as 66 e as 250 TAB, num total de 860 TAB, enquanto à vela corresponderam 200 entradas e saídas e um total de 10.040 TAB, conforme gráfico 17. A média do vapor foi de 107 TAB e a da vela foi 50 TAB, o que mostra as maiores arqueações dos navios a vapor, mas, mesmo assim, dentro da categoria de navios pequenos. Estes números, embora cubram um curto período, dão uma noção aproximada da escassa representação do vapor na navegação no rio Mira.

Como escrevia Carlos de Melo:

“[...] muitos portos ha que não podem receber, por falta de profundidade, os vapores, outros havendo que os demorariam muito na carga e descarga, por escassez de material appropriado ou pelas suas condições naturaes. O armador e o pequeno capitalista utilisam-se então da marinha à vela, que melhor se accomoda a estas perdas de tempo e a estas difficuldades invenciveis para aquelles navios, compensando a demora das viagens com a barateza do serviço e a reducção do frete.” (MELLO, 1888, p. 70)

O uso de pequenos veleiros tinha algumas vantagens relativas, sobretudo quando se tratava de transportar mercadorias não perecíveis, de baixo valor, em pequenas quantidades. Os baixos preços que praticavam, permitidos sobretudo pela poupança energética, mantiveram também a cabotagem à vela em países que se encontravam na vanguarda do avanço tecnológico, em que a navegação a vapor e o caminho-de-ferro tiveram grande e precoce incremento, como a Inglaterra.<sup>1059</sup> Além disso, só os barcos pequenos podiam operar em muitos dos pequenos portos, caracterizados geralmente por vários tipos de condicionantes físicas.

---

<sup>1059</sup> Sobre o assunto, ver nomeadamente ARMSTRONG, 1997; 2002.

Em princípios de Oitocentos, os navios de vela que mais frequentavam o rio Mira eram os iates, os barcos do rio Tejo (o cacilheiro, a bateira, a coineira e a catraia), o batel e a rasca. Embarcações de pequena tonelagem, boa parte proveniente dos portos do estuário do Tejo, como Cacilhas, Almada, Aldeia Galega (Montijo).<sup>1060</sup> Entre 1835 e 1850, o movimento de embarcações com o porto de Lisboa, publicado pelo *Diário do Governo*, indica sobretudo dois tipos de embarcação: o barco e a bateira, mas também o iate, a rasca e o caíque. Na segunda metade do século XIX, a designação mais usual é a de iate, embora nem sempre as denominações pareçam isentas de alguma dúvida.

O iate, também designado por “iate português” (e uma variante, o “iate de Setúbal”), era o navio mais generalizado no serviço da cabotagem da costa portuguesa.<sup>1061</sup> Muito versátil e com boas qualidades veleiras, era adequado para entrar em qualquer porto e dar resposta às necessidades do pequeno comércio. Navio latino, tinha dois mastros, um deles com inclinação à ré. Geralmente não apresentava “mastaréus”, podendo ter varas de combate. Armava, em cada mastro, um latino quadrangular, envergados numa única verga na parte superior da vela, a carangueja. À proa largava uma ou duas velas de estai, uma delas, a bujarrona para o respectivo pau (CABEÇADAS, 2008, p. 82; CABEÇADAS & SOARES, 2008, pp. 109 e 110).<sup>1062</sup> Tratava-se de uma embarcação ligeira e marinheira, cujo aparelho foi utilizado nos barcos de recreio aparecidos no século XIX, que dele receberam a designação.<sup>1063</sup> No entanto, o iate de Setúbal tinha uma proa bojuda, em contraste com a popa, mais fina, o que sugere desenho de certo arcaísmo (CABEÇADAS, 2008, p. 86) e prejudicaria o hidrodinamismo. O comprimento do iate variava, geralmente, entre os 15 e os 20 metros, a boca entre 4,3 e 5,2 m e o pontal entre 1,5 e 1,7 m (*ibidem*).<sup>1064</sup>

---

<sup>1060</sup> ANTT, *Guardas mores de saúde*, mç. 29, n.º 15; mç. 51, n.º 14.

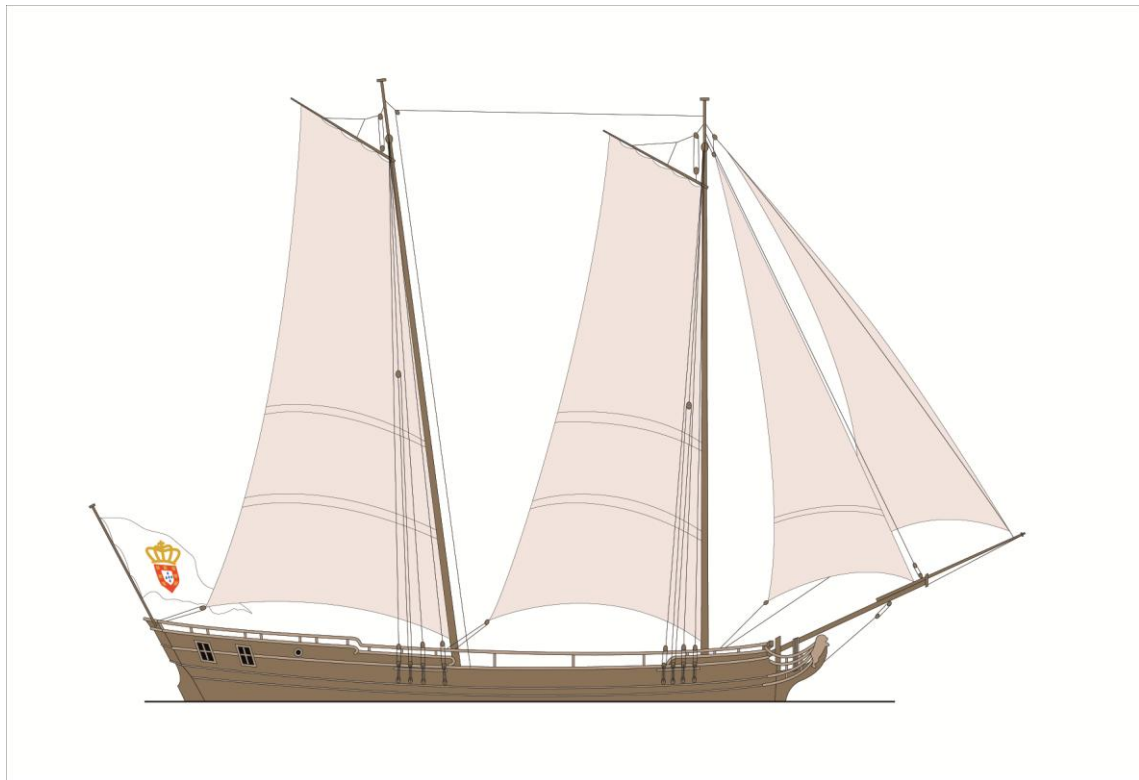
<sup>1061</sup> É possível que o iate português tenha surgido por influências do Norte da Europa, dadas as estreitas ligações de portos portugueses, nomeadamente Lisboa e Setúbal, com os portos dessa área. O nome poderá ser proveniente da designação *yacht*, por via popular marítima (CABEÇADAS & SOARES, 2008, pp. 109 e 110).

<sup>1062</sup> Cfr. LEITÃO & LOPES, 1990, p. 305.

<sup>1063</sup> Embora no século XVIII já os houvesse “de charge, et de plaisance” (SOUSA, 1986; ver fig. 81). O *yacht* inglês, que recebeu o nome português de “regalista”, foi depois aplicado a outros tipos de barcos inclusive com propulsão mecânica. Os iates e os caíques eram as embarcações de recreio por excelência (Cfr. *Regulamento Geral das Capitânias* ..., 1884, p. 33).

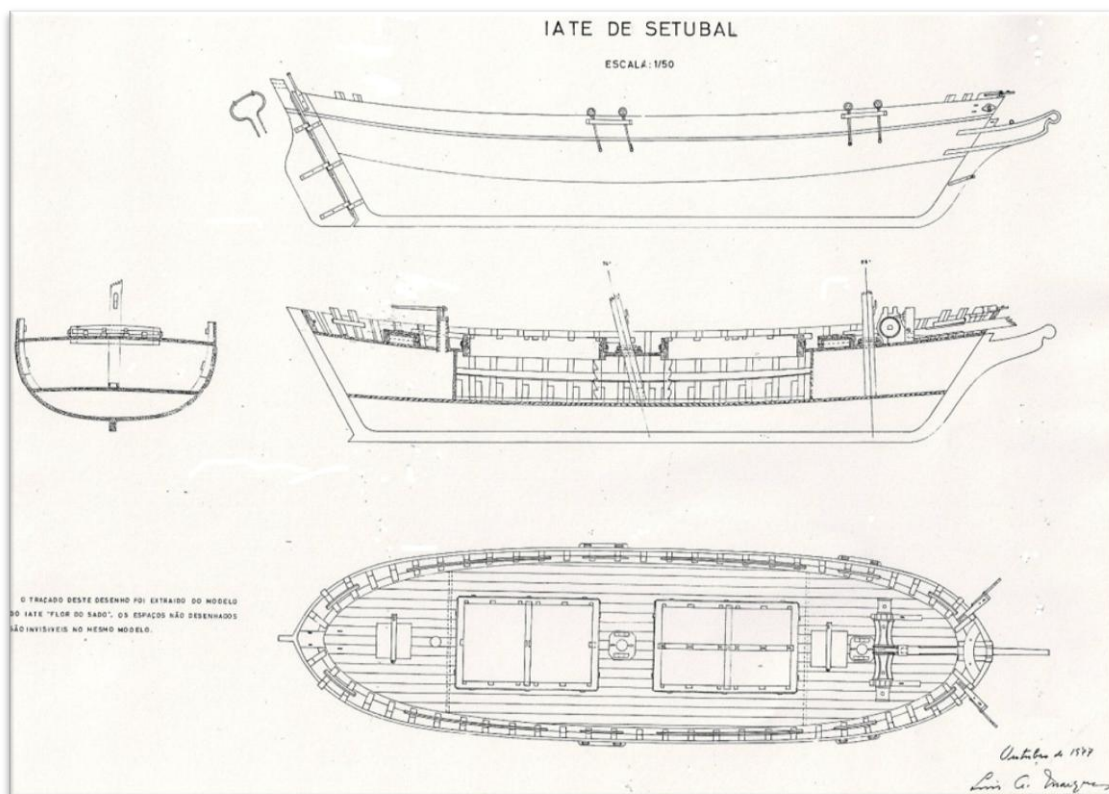
<sup>1064</sup> Comprimento de fora a fora é comprimento máximo da embarcação, medido entre as partes mais salientes na proa e na popa; boca é a largura máxima da embarcação; pontal é a medida entre a parte superior da quilha e o convés.

Fig. 81. Iate português.



Elaboração do Arq. Carlos Carvalho, a partir de SOUSA, 1986.

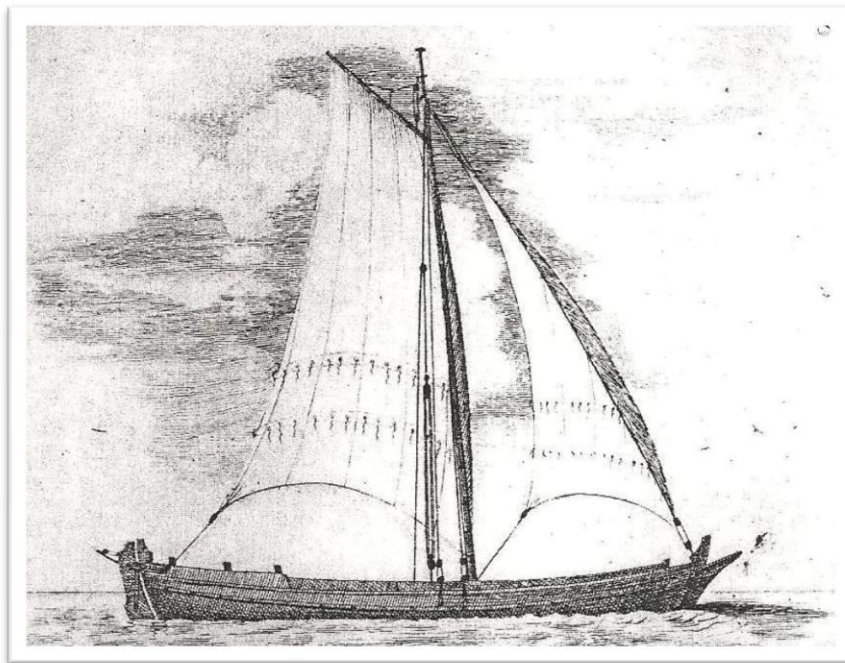
Fig. 82. Casco de “iate de Setúbal”.



Notem-se no convés as duas grandes escotilhas de carga. Fonte: MM, IICaS8, n.º 92.

A bateira que fazia cabotagem entre o porto de Lisboa e o rio Mira e Sines era uma embarcação de mar e não deve ser confundida com a homónima utilizada nos rios, em particular a embarcação aveirense do mesmo nome. Segundo António Pinto Basto (cit. por FILGUEIRAS, 1985, p. 25), existia uma modalidade de “fragata de fora da barra” [...] “para o transporte de mercadorias em vários portos do continente”, que também foi utilizada no transporte de pedra de Porto Brandão. Armava, num único mastro, vela latina quadrangular, envergada em carangueja, e uma vela de proa, conforme a representação de João de Sousa (fig. 83). No entanto, uma outra embarcação com a mesma denominação apresentava aparelho algo diferente, com gurupés, duas velas de estai e um latino de carangueja (BASTO, 1893). No movimento comercial do porto de Milfontes parece haver alguma indefinição pois, aparentemente, o mesmo barco surge classificado de forma diferente conforme o registo.<sup>1065</sup> O barco *Estrela de Odemira* era identificado por “bateira” e “iate”, em documentos de envio de trigo de Odemira para Lisboa.<sup>1066</sup>

Fig. 83. Bateira de Porto Brandão.



Fonte: SOUZA, 1986.

<sup>1065</sup> *Diário do Governo*, diversos números (1848-1880). Ocorre também a designação específica de “bateira de Cacilhas”

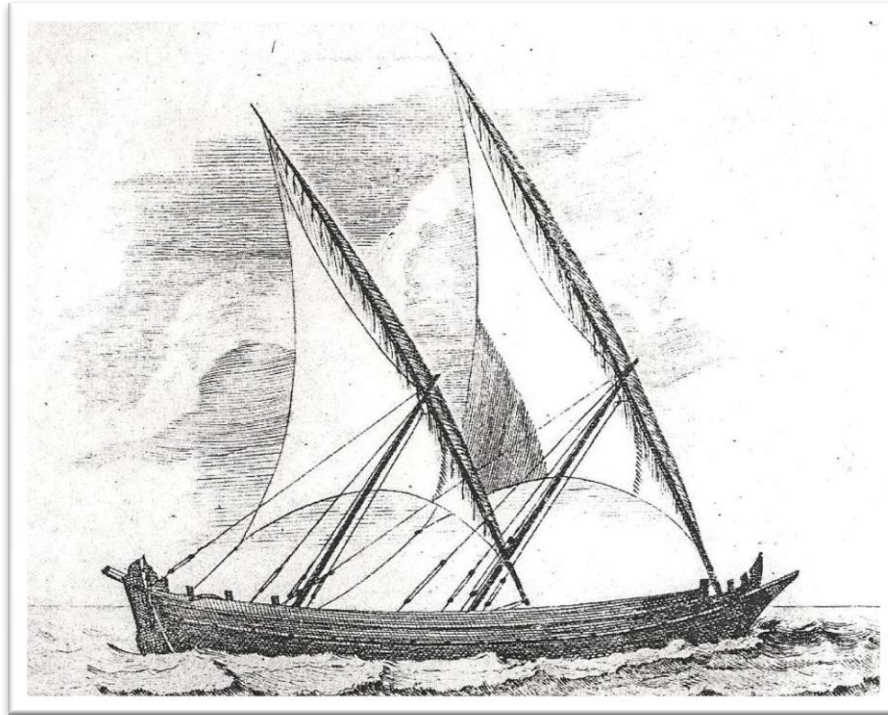
<sup>1066</sup> AHMO, AE 6/3 (ver fig. 91 e doc. 33 em Anexos).



A rasca era uma embarcação de “borda alta, popa fechada, proa arrufada, convés corrido de vante a ré, que arvorava três mastros onde largava pano latino triangular”. Era também utilizada na pesca. A posição dos mastros era do meio para a ré: o maior a meio e apresentando inclinação de 25% para a proa; os seguintes eram pequenos mastros, mormente o da proa. Podia ainda largar uma vela de proa, que ia amurar a um pau lançado à proa. Há notícias de rascas com 60 T. Muito característica do porto da Ericeira (LEITÃO & LOPES, 1990, pp. 446 e 447).

A catraia era uma pequena embarcação de boca aberta, com a proa mais levantada do que a popa, usada também na pesca. Arvorava um único mastro inclinado para a ré, onde armava uma vela de pendão de amurar à proa (*ibidem*, p. 149). O cacilheiro, ou bote cacilheiro, cujo nome lhe vem do principal porto onde operava, era uma pequena embarcação de nove a dez metros, com um único mastro, onde armava em geral um grande latino bastardo; alguns armavam um latino quadrangular e uma vela de estai à proa. A coineira seria um barco muito semelhante ao anterior. Batel era uma pequena embarcação de boca aberta de um só mastro inclinado à vante, onde içava um bastardo. Aparece também a designação de “barco (ou barca) de Aldeia Galega”. No *Caderno de Todos os Barcos do Tejo* (1.<sup>a</sup> ed. 1785) encontra-se uma “barca de Aldeia Galega”, com dois mastros inclinados à vante, que arvoram latinos triangulares. Uma legenda sugestiva numa gravura existente no Museu Etnológico Português indica tratar-se de uma embarcação destinada ao transporte de lenha (DIAS, 2001, p. 150).

Fig. 84. Barca de Aldeia Galega.



Fonte: SOUZA, 1986.

Na segunda metade do século XIX, as embarcações designadas nos registos por iate e bateira constituíam a maioria dos barcos que frequentavam o porto de Milfontes. No entanto, por finais do século XIX, encontramos um tipo de navio localmente designado por “iate”, mas cujas características se adequavam á denominação de “palhabote”. O palhabote<sup>1067</sup> é, por alguns autores, considerado uma variante do iate, distinguindo-se deste, quanto ao aparelho, por ter mastaréus, onde largava velas de “gavetope”, e por as alturas dos mastros, traquete e grande, serem diferentes, sendo também que o mastro grande não tinha inclinação para a ré (ESPARTEIRO, 2001, p. 406). Além disso, as velas envergavam em duas vergas, retranca, a inferior, e carangueja, a superior. As enxárcias eram dotadas de enfrechates, que permitiam a subida dos marinheiros aos topos dos mastros. Em geral, apresentava dimensões um pouco maiores do que as do iate, mas, localmente, como se disse, não se fazia distinção entre os dois tipos de barcos, denominando-se de iates os palhabotes; mais, o termo palhabote é tardio na nomenclatura regional, sendo designados de iates barcos, como o *Rio Mira*, mais tarde classificados de palhabotes (fig. 85). No século XX, os palhabotes que

---

<sup>1067</sup> Do anglo-americano “pilot boat” (ESPARTEIRO, 2001, p. 406).

navegavam na costa tinham melhores características veleiras, em especial devido ao desenho do casco.<sup>1068</sup>

Fig. 85. Maquete do palhabote *Rio Mira*.



É da autoria de José Inácio Santos Silva (Zé Inês).  
Existente na Junta de Freguesia de Milfontes.

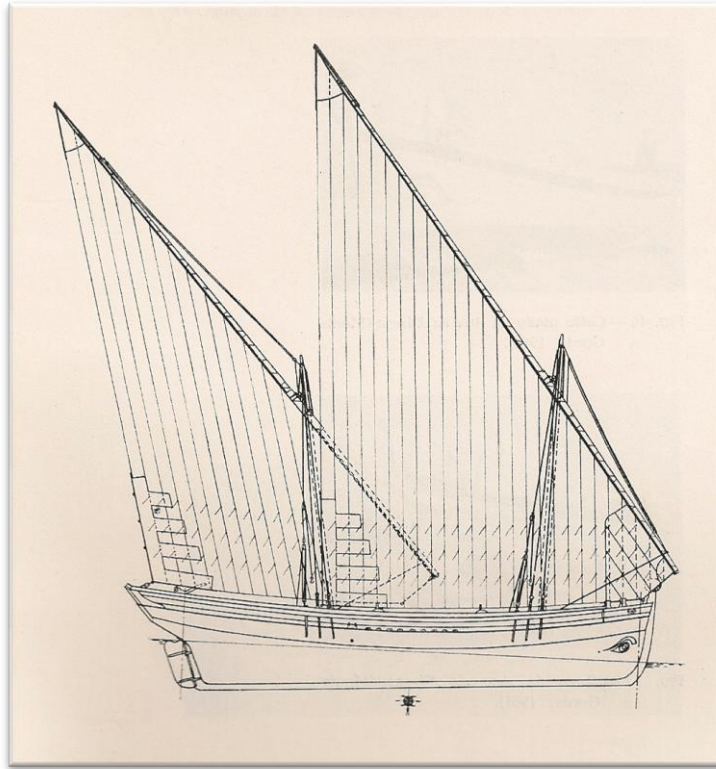
Navios de vela com arqueações superiores às dos navios indicados, como os patachos, que podiam arquear cerca de 300 T, não frequentavam o rio Mira, a não ser excepcionalmente. No porto de Sines, os tipos de embarcações de vela que mais o frequentavam eram o iate e o caíque; ocorriam também a chalupa, o laúde, o patacho, a bateira e o palhabote.

O caíque era uma embarcação latina que arvorava dois mastros, com velas bastardas, de coberta corrida, onde geralmente existiam quatro escotilhas (fig. 86). Na costa portuguesa ocorriam variantes, sendo o caíque do Algarve o mais conhecido (LEITÃO & LOPES, 1990, p. 123).<sup>1069</sup>

<sup>1068</sup> Em 1933, foi lançado à água, em Vila Nova de Milfontes, o iate/palhabote *Milfontes*, construído por Benjamim Mónica, proveniente de conhecida família de construtores aveirenses (da Gafanha da Nazaré). As capacidades marinheiras do navio eram favoravelmente comparadas com os navios mais antigos, que frequentavam o porto. Benjamim era então muito jovem e tinha vindo ao rio Mira para consertar o iate/palhabote *Rio Mira* que havia sofrido rombo no casco quando em baixa-mar ficou sobre a unha do próprio ferro. Curiosamente, aqui casou com uma jovem da terra (informação de Benjamim Mónica).

<sup>1069</sup> Também em Sines, recorde-se, se usava um tipo local, destinado à pesca: o caíque de Sines.

Fig. 86. Caíque do Algarve.



Fonte: FILGUEIRAS, 1981.

Quanto à chalupa, era uma embarcação de dois mastros, o “grande” e o da “mezena” ou “catita” (à popa), que armavam pano latino quadrangular. O “grande” armava um mastaréu, onde largava “gavetope”, podendo ainda largar à proa a vela de estai e a bujarrona (*ibidem*, p. 155). O patacho era, destes navios, o único que tinha pano misto, latino e redondo: de dois mastros, com mastaréus, armava velas redondas no da proa (traquete, velacho, joanete e sobre) e latinas no da ré, sendo uma quadrangular e outra triangular (*ibidem*, p. 398). Em geral, era maior do que os anteriores: o patacho *Navegante*, que naufragou na baía de Sines, em Outubro de 1913, tinha 279 t. O laúde era uma embarcação elegante e veleira usada particularmente pelos pescadores espanhóis. Arvorava dois mastros – o da vante era muito inclinado para a proa e o da popa direito – onde armavam bastardos (*ibidem*, p. 320).

O andamento destes barcos variava. Sempre houve navios mais “andejos” do que outros, até do mesmo tipo. Além disso, enquanto navios de propulsão por vela, estavam particularmente sujeitos às condições de tempo e de mar. A duração das viagens podia, portanto, variar muito. No 3.º quartel do século XIX, uma viagem entre o

porto de Milfontes e o de Lisboa (cerca de 60 milhas náuticas)<sup>1070</sup>, em iate ou bateira, durava a maior parte das vezes entre dois e quatro dias, embora pudesse ser feita num só dia e até em 12 horas, e excepcionalmente em pouco menos. Fazer uma viagem à velocidade média de cinco nós<sup>1071</sup>, ou pouco mais, era portanto o melhor que estes barcos podiam fazer. Com alguma frequência encontramos ainda viagens que duravam cinco dias, por vezes bastante mais<sup>1072</sup>, o que podia dever-se a várias causas, entre as quais a necessidade de uma arribada mais longa devido às condições do tempo. Além da duração da viagem entre barras, a entrega da mercadoria era susceptível de sofrer maior demora, devido a outros factores, como o fecho da barra devido a mar bravo.<sup>1073</sup>

---

<sup>1070</sup> Calculadas de barra a barra. Entre a barra do Tejo e Belém são seis milhas. A milha náutica tem 1.852 m.

<sup>1071</sup> O nó é a unidade de medida da velocidade, equivalente a uma milha por hora (LEITÃO & LOPES, 1990, p. 374).

<sup>1072</sup> *Diário do Governo*, secção comercial, diversos anos.

<sup>1073</sup> Cerca de 1930, no *Maria Alice*, com nortada, fazia-se em 45/48 horas, o que era considerado bom. Com tempo de sul, chegavam, excepcionalmente, a fazer em sete horas, mas “com o credo na boca”. Com tempo adverso, podiam levar três a quatro dias (informação de António Aroeira).



Fig. 87. Iate (*Estrela de Odemira?*) entrando no porto de Milfontes, com o auxílio de dois botes a remos. Ca. 1900.



Fonte: foto cedida por João Barros e Silva, de Odemira.

Os domínios da navegação de cabotagem e de longo curso parecem, à partida, claros. O primeiro é, até no senso comum, o da navegação entre portos do mesmo país, feita ao longo da costa sem dela se afastarem os navios; quanto ao segundo, trata-se da navegação de maiores distâncias, entre diferentes países. No contexto europeu, ocorrem algumas diferenças de conceitos. Em Inglaterra, desde a Idade Média, navegação costeira (*coastal shipping*) era sinónimo de cabotagem e de comércio interno (*internal trade*). Os ingleses distinguiam facilmente comércio costeiro (*coasting trade*) de comércio ultramarino (*overseas trade*). Outra expressão, *short sea shipping*, era usada para a navegação em águas continentais e incluía viagens para o continente próximo, o Mediterrâneo e o Báltico. A definição de comércio costeiro ou cabotagem era comum a muitos países europeus, como a Alemanha e a Itália. No entanto, este conceito diferia

em alguns países. No caso de Portugal, “cabotagem” incluía, além dos portos do continente, os das ilhas adjacentes e mesmo os das possessões atlânticas. Algo semelhante ao sistema holandês. A Bélgica tinha uma definição de comércio ultramarino e tudo o que não estivesse incluído nela fazia parte do comércio costeiro. Quanto à França, definia comércio estrangeiro (*au long cours*) como o que se fazia fora de certos limites geográficos (30° a 72° N e 15° O a 44° E), similares ao do *short sea shipping* inglês. Este país diferenciava pequena cabotagem (*petit cabotage*), comércio realizado entre dois portos da mesma linha de costa, no Mediterrâneo ou no Atlântico/Canal da Mancha, e grande cabotagem (*grand cabotage*), isto, é entre os dois mares, por exemplo entre Marselha e Biarritz (ARMSTRONG & KUNZ, 2002, pp. 1-4).

Um dos aspectos em que podemos distinguir duas práticas diferentes é o da protecção concedida, ou não, à cabotagem pelos governos. Em países como a França, a Alemanha, a Grécia, a Portugal, a Espanha, a Itália e a Suécia, ela estava reservada a navios de bandeira nacional e aos registados no País. Noutros, o modelo era o inglês, isto é, a navegação costeira estava aberta a qualquer navio, dentro da política de livre concorrência adoptada pela Grã-Bretanha a partir de 1853 (*ibidem*, p. 4).

Em Portugal, além de um sentido corrente meramente geográfico, a cabotagem era definida por se realizar em áreas pré-definidas, estar sujeita a normas técnicas e administrativas particulares e usufruir de benefícios fiscais. As publicações estatísticas portuguesas utilizam os termos “longo curso”, “grande cabotagem” e “pequena cabotagem” para designar respectivamente o comércio estrangeiro, o comércio ultramarino e o comércio costeiro.<sup>1074</sup> Em qualquer dos casos, a cabotagem abrangia mais do que os cerca de 800 km de linha de costa de Portugal continental.

“Podemos, portanto, dizer que a navegação de cabotagem é o agente dos transportes marítimos que realiza o tráfego dentro de restrictas zonas de mar, fixadas pela lei; sendo sujeito a preceitos administrativos e technicos definidos pelos regulamentos da policia maritima, e a imposições tributarias estatuidas nas leis fiscaes.”<sup>1075</sup>

A historiografia tem valorizado o longo curso relativamente à cabotagem por frequentemente envolver maiores volumes de tráfego e tratar do comércio internacional,

---

<sup>1074</sup> Cfr. *Estatística de Portugal. Commercio do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes*, 1881.

<sup>1075</sup> *Consulta e Projecto de Decreto Relativo à Cabotagem Marítima*, 1901, p. 18.

o que ensombrou o comércio costeiro. Como já se referiu relativamente à Europa em geral, também em Portugal a importância da cabotagem só recentemente foi realçada. Maria Fernanda Alegria escreveu:

"As relações entre portos e comércio de cabotagem são recordadas mais raramente e, quando o são, como se tivessem importância muito subsidiária face ao longo curso. Ora, ainda que, tomando em consideração valores globais de tráfego a relação longo curso/cabotagem seja favorável ao primeiro, nem isso se verifica em todos os portos, nem os diversos valores são semelhantes, nem a simples ocorrência de maiores volumes de tráfego deve ser sobrevalorizada." (ALEGRIA, 1985, p. 1)

Pensa-se, também por vezes, que, no século XIX, o crescimento da dimensão dos navios e a difusão da máquina a vapor, a que acresce o desenvolvimento da via-férrea, fizeram decair a navegação de cabotagem. Pelo contrário, isso não aconteceu, pelo menos em muitos portos (DARFEUILLE, 2008, p. 181).

Durante o século XIX, a cabotagem foi, em Portugal, objecto de várias leis, não tanto buscando uma definição do termo, antes fazendo uma delimitação dos espaços abrangidos nessa categoria e concedendo-lhe um regime fiscal e de polícia favorável. A intenção era proteger a marinha portuguesa na navegação realizada entre os portos nacionais. A cabotagem beneficiou, pois, de legislação protectora da marinha nacional, desde o Código Comercial de 1833, que reservou para a bandeira portuguesa todo o tráfego entre os portos do continente, ilhas adjacentes e domínios ultramarinos.<sup>1076</sup> Medidas de protecção à cabotagem nacional não era só Portugal que as tomava, como antes se expôs: França, Alemanha, Grécia, Itália, Espanha e Suécia tinham, cerca de 1900, políticas restritivas nesse domínio (ARMSTRONG & KUNZ, 2002, p. 4). No que respeita à Alemanha, por exemplo, uma lei imperial de 1881 concedia à marinha alemã o exclusivo do transporte de mercadorias entre os portos alemães, embora esta medida pudesse ser suspensa relativamente a países que estabelecessem acordos de reciprocidade com a Alemanha (RÖSING, 1905, 13 e 14).

O decreto de 23 de Dezembro de 1874 fixou as áreas em que embarcações de cabotagem poderiam praticar o tráfego, ao abrigo de leis protectoras especiais. Assim, à pequena cabotagem foi atribuída a navegação desde o cabo Finisterra até Almeria e

---

<sup>1076</sup> Art.º XXIX.



desde Orão até Mogador, portanto uma navegação costeira, sempre com o litoral à vista, mas incluindo portos estrangeiros. À grande cabotagem cabia uma mais vasta área desde Baiona (Galiza) até Palamós (Catalunha), compreendendo as Baleares e a costa de África desde Argel até às Canárias. Atendendo a que esta navegação podia afastar-se da costa, a grande cabotagem exigia a bordo um oficial náutico por motivo de segurança.<sup>1077</sup>

Quanto ao regime fiscal diferencial a aplicar à navegação de cabotagem e de longo curso, o decreto de 1 de Dezembro de 1892 descriminou positivamente a cabotagem nacional, alargando inclusivamente o favor de isenções e de redução de encargos à pequena cabotagem. Depois disso, a carta de lei de 21 de Maio de 1896 deliberou a redução de 50% do imposto de carga<sup>1078</sup> a cobrar pelos transportes efectuados em navios nacionais.<sup>1079</sup>

Naturalmente, como se verá, a cabotagem, sobretudo a pequena, fazia a maior parte das viagens entre portos portugueses, frequentemente entre os mesmos portos. Era o que acontecia com os barcos de armadores locais (Odemira e Milfontes), sobretudo utilizados no tráfego entre o porto de armação e outros portos nacionais especialmente o de Lisboa. Além disso, estes podiam, de vez em quando, ser afretados para uma ou outra viagem ao sul de Espanha, a Marrocos ou à Argélia.

---

<sup>1077</sup> *Consulta e Projecto de Decreto Relativo à Cabotagem Marítima*, 1901, p. 17.

<sup>1078</sup> Imposto que fora criado em 1890, em substituição dos impostos de tonelagem, ancoragem, sanitários e de quarentena, que oneravam a navegação, com vista a atrair a navegação estrangeira aos portos portugueses (carta de lei de 16 de Novembro de 1890).

<sup>1079</sup> *Consulta e Projecto de Decreto Relativo à Cabotagem Marítima*, 1901, pp. 13, 17 e 18.

Fig. 88. Pequena cabotagem.



Fazia-se ao longo da costa portuguesa e prolongava-se para norte até à Galiza e para leste até ao Mediterrâneo, entre o Cabo Finisterra e Almeria, e na costa africana entre Orão e Mogador (Essaouira). Fonte: *Consulta e Projecto de Decreto Relativo à Cabotagem Marítima*, 1901, pp. 13, 17 e 18, sobre imagem de Googleearth

Fig. 89. Grande cabotagem



Costa entre Baiona e Pálamos e entre Algel e Mogador, compreendendo as ilhas Baleares. A navegação podia fazer-se sem a costa à vista, como acontecia no Mediterrâneo. Fonte: *Consulta e Projecto de Decreto Relativo à Cabotagem Marítima*, 1901, pp. 17-19, sobre imagem do Googleearth.

Se observarmos os dados já publicados sobre o peso relativo dos portos alentejanos no contexto nacional, compreendemos o papel secundário do Litoral Alentejano, especialmente do rio Mira, em termos de toneladas transportadas (ALEGRIA, 1990, pp. 180 e 185). No entanto, antes do caminho-de-ferro, era por eles que se realizava o comércio desta região com o exterior, e mesmo depois de esta estar servida pela via-férrea a sua missão não terminou. Quanto ao porto de Sines, chegou a ter representação expressiva no comércio internacional, principalmente através da exportação de cortiças. A cabotagem, que significava geralmente navegação à vela, sempre foi importante nos portos do Litoral Alentejano, e no caso do rio Mira manter-se-ia com peso quase absoluto até meados do século XX. Em Sines, o vapor, que era sobretudo longo curso, assumiu, ao longo da segunda metade do século XIX significativa relevância.

Observando os mapas da fig. 90 e o gráfico 18, verifica-se o posicionamento relativo dos portos da costa portuguesa. O porto de Sines aparece como um porto mediano, no que se refere à cabotagem, com acentuada predominância das toneladas referentes ao vapor, a partir do 3.º quartel do século XIX (decerto relacionadas com a carreira a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve). No longo curso, apesar do relativamente modesto lugar entre os portos com navegação internacional, o porto de Sines apresenta uma crescente importância devida à exportação de cortiças.

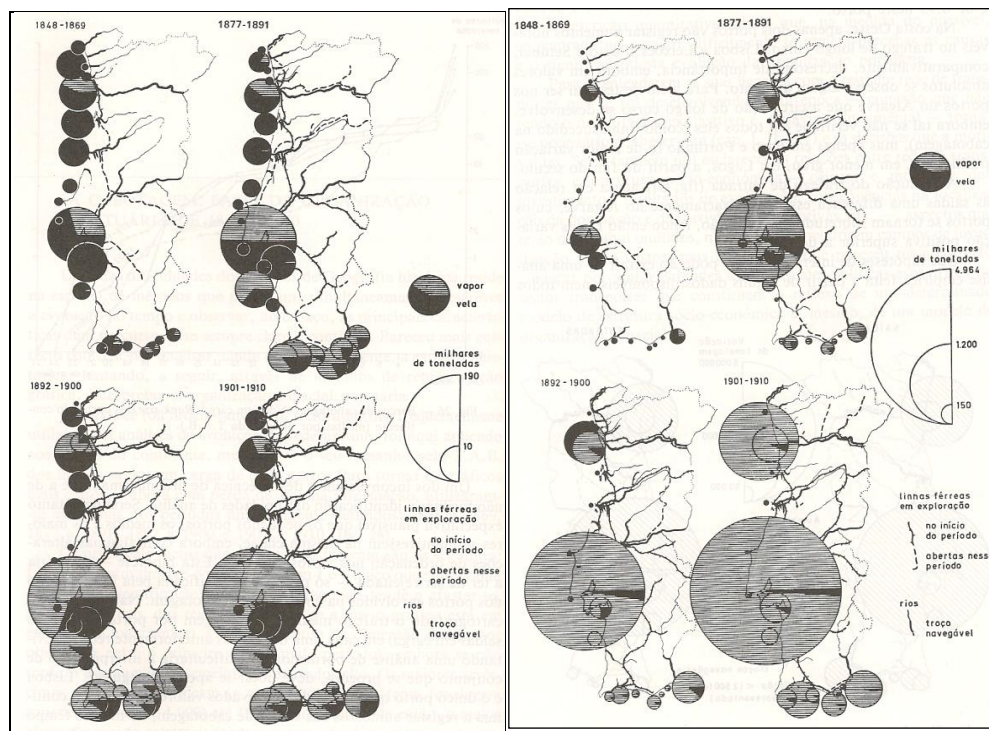
No que respeita ao rio Mira, é observada a quase exclusiva presença da cabotagem, e nesta, a da vela. Quanto ao longo curso, o rio Mira é praticamente insignificante. De resto, enfileira, em termos quantitativos, entre os pequenos portos marítimos da costa portuguesa, superando, porém, alguns deles.

No gráfico 18 referente ao movimento em 1900, em que foi necessário usar a escala logarítmica devido à disparidade de valores entre os principais portos (em particular o de Lisboa) e os pequenos, verifica-se mesmo que em alguns antigos portos, como São Martinho do Porto e Vila do Conde, não consta qualquer movimento.<sup>1080</sup>

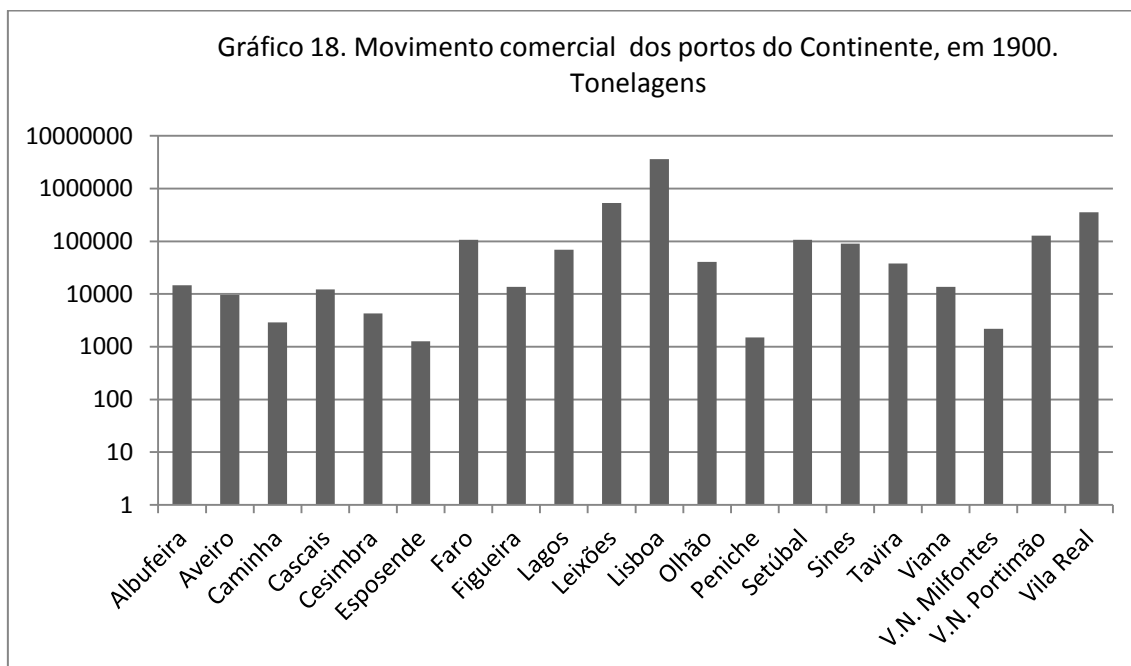
---

<sup>1080</sup> O Porto também não tem movimento, naturalmente porque foi incluído no novo porto de Leixões.

Fig. 90. Importância relativa dos portos da costa continental, entre 1848 e 1910.

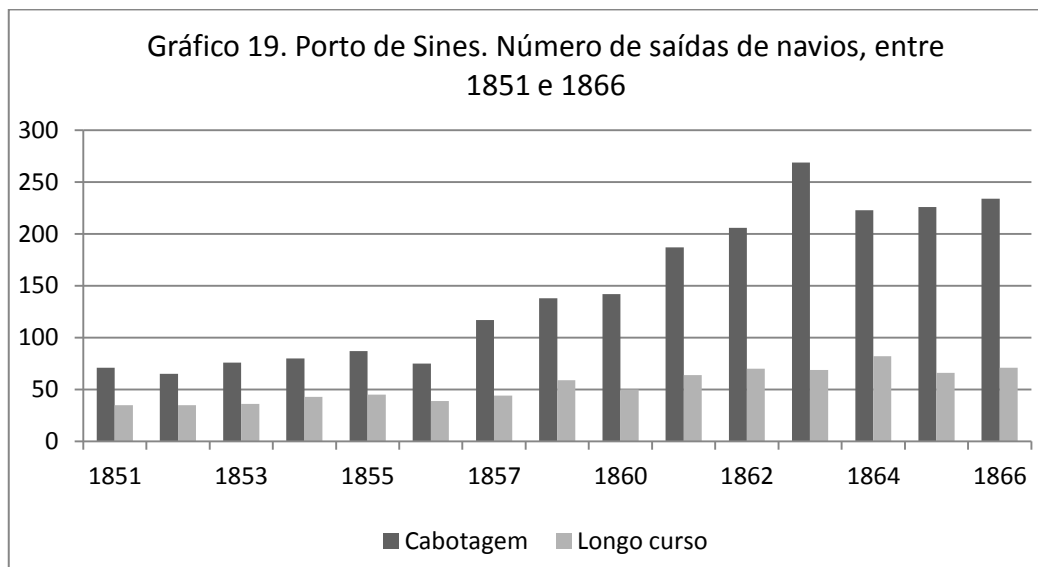


À cabotagem pertence o conjunto de mapas da esquerda; e longo-curso, o conjunto da direita. Barcos saídos em carga dos diversos portos portugueses (média da TAB). Fonte: ALEGRIA, 1990, pp. 180 e 185.



Portos por ordem alfabética. Em escala logarítmica. Consta ainda da lista o porto de Pederneira, sem movimento neste ano. Elaboração própria, com base em LOUREIRO, I, 1904, pp. 38 e 39.

No porto de Sines, o número de navios de cabotagem e de longo curso que o frequentaram, entre 1851 e 1866, evoluiu do seguinte modo (gráfico 19), considerando o registo do número de saídas (as entradas averbaram ligeiras oscilações relativamente àquelas):



Elaboração própria, com base em SILVA, 1869, p. 105.

Em primeiro lugar o gráfico não permite tirar conclusões sobre a importância relativa dos dois parâmetros em termos de cargas transportadas, pois o número de entradas de navios não corresponde à quantidade de mercadorias transportadas, uma vez que o longo curso pressupõe navios maiores e portanto maiores volumes de carga. É verificável o crescimento da cabotagem, na década de 60 do século XIX, em que o número de navios esteve acima dos 150, o que mostra o desenvolvimento do comércio local, abastecido através da cabotagem. Comparando Sines e Milfontes, apuramos que, no ano de 1867, entraram 95 barcos em Milfontes, enquanto em Sines, de 1860 a 1866, as entradas ultrapassaram, sempre o número de 200 por ano.<sup>1081</sup> Considerando que em geral se tratava de embarcações de tonelagem semelhante, o porto de Sines tinha uma fracção costeira importante. O longo curso também sofreu sensível aumento, correlativo com a evolução das exportações locais. Como adiante se verá, houve uma evolução no

<sup>1081</sup> ACM, *Entradas e saídas no porto de Vila Nova de Milfontes*, Cx. 294, dcs. 208-234; SILVA, 1869, p. 105.

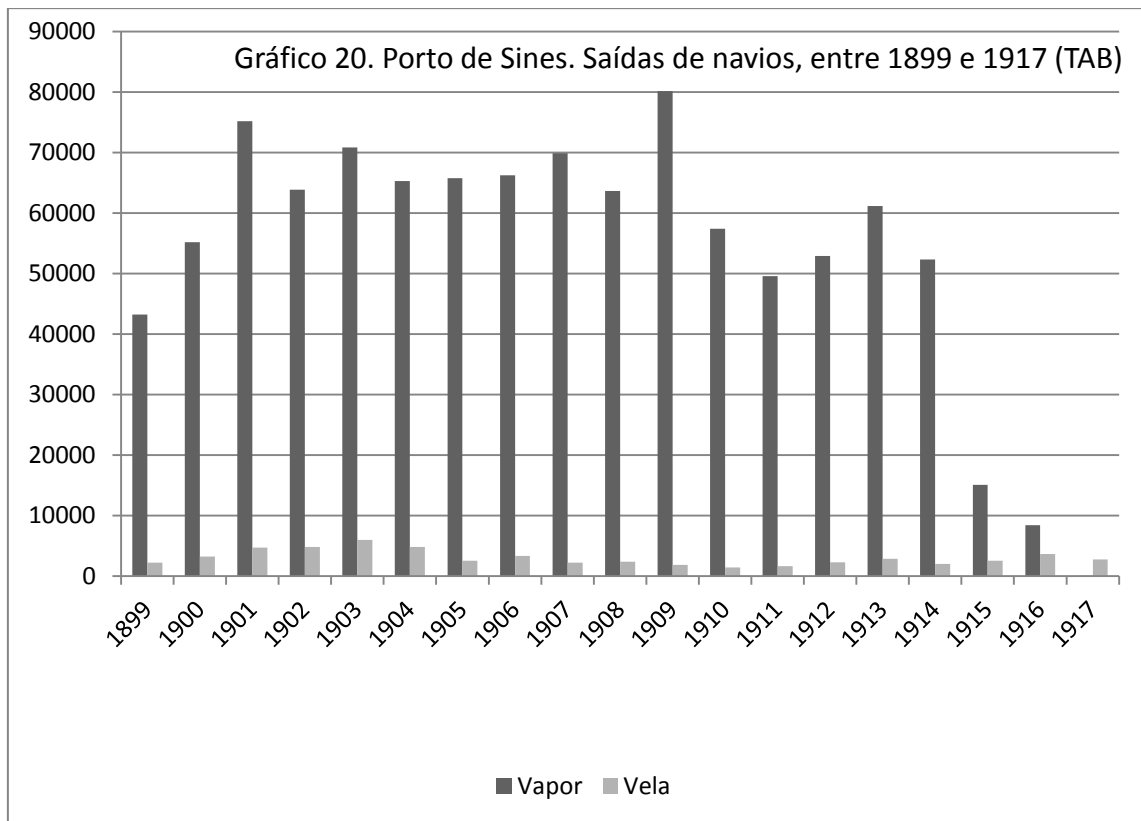


mesmo sentido das importações e das exportações, mas o comércio externo envolvia maiores quantidades.

Entre 1899 e 1918, o movimento das saídas está representado no gráfico 20, segundo os totais das arqueações, o que permite visualizar bastante melhor as presumíveis cargas envolvidas. Ao vapor corresponde igualmente a navegação de bandeira estrangeira e geralmente ao longo curso, de acordo com a incapacidade da pequena e obsoleta marinha nacional em garantir o transporte marítimo com o estrangeiro (PRATA, 2011, p.118). O facto de praticamente todo o transporte marítimo com o exterior estar nas mãos de marinhas estrangeiras, não só em Sines mas em todo o País, era geralmente reconhecido pelos autores contemporâneos (POINSARD, II, 1910, pp. 334-338; SOARES, 1912, *apud* FONSECA, 1996, p. 59).

Durante o período citado, ocorreu algum movimento de vapores portugueses, ocupados na navegação costeira, em especial o vapor que ligava regularmente Lisboa e o Algarve; de resto, em alguns dos anos aparece movimento de dois pequenos vapores. Esse movimento muito secundário não está incluído no gráfico. Quanto à vela, os dados referem-se quase exclusivamente a barcos portugueses, empregados na navegação de cabotagem, embora aparecessem alguns registos de barcos de vela espanhóis e franceses.

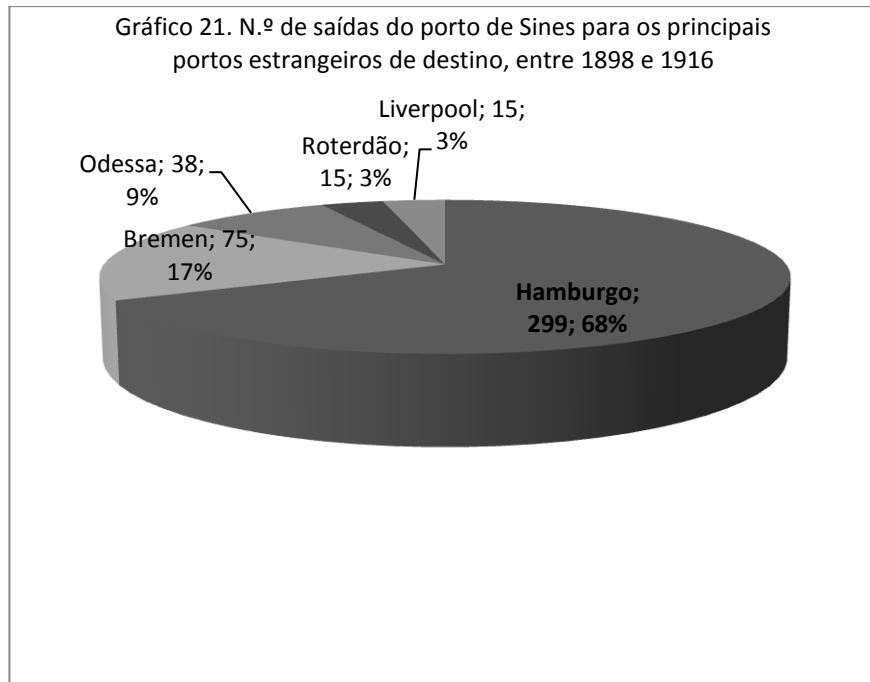
O gráfico 20 mostra bem que as maiores tonelagens se referiam ao comércio com exterior, efectuado quase todo por navios a vapor. E revela nitidamente o impacto da I Guerra, quando praticamente o vapor desapareceu da baía de Sines. Em 1917, o único vapor estrangeiro que tocou este porto era espanhol, de pequena tonelagem, e entrou e saiu em lastro. E nos primeiros oito meses de 1918 (para datas posteriores a fonte não dá informação), não há qualquer presença de vapores estrangeiros.



Elaboração própria, com base em ACM, 27/28 – 3-IV-1-7.

Destaque neste movimento para o porto de Hamburgo, o maior porto da Alemanha<sup>1082</sup> e o de Bremen, enquanto destinos das mercadorias enviadas pelo porto de Sines, mormente as cortiças (gráfico 21). Portos que serviam uma área economicamente muito importante. O Norte da Europa era a direcção privilegiada do trânsito marítimo embora ele se dirigisse também ao Mediterrâneo e até à América. Todo este tráfego era realizado, como se referiu, por navios de bandeiras estrangeiras, em particular alemã, norueguesa e inglesa. No período entre 1899 e 1916, a relação dos principais portos para onde saíram navios do porto de Sines é a seguinte:

<sup>1082</sup> O porto de Hamburgo recebia e redistribuía mercadorias através da via fluvial, beneficiando da possibilidade de penetração do rio Elba numa área geográfica economicamente relevante. Teve grande incremento na segunda metade do século XIX: em 1870, o número de vapores registados neste porto ultrapassou o de veleiros, ficando estes com a navegação costeira. (PELC, 2002, p. 214). O crescimento da cidade durante o século XIX, devido à expansão da navegação do seu porto, foi também notável: de 130.000 habitantes em 1800 passou para um milhão em 1913 (*ibidem*, p. 212).



Elaboração própria, a partir de ACM, 27/28 – 3-IV-1-7

Outros portos britânicos, como Londres e Newcastle, franceses (da Bretanha), como Roscoff e Brest, belgas, como Anvers/Antuérpia, russos, como São Peterburgo, nórdicos, como Copenhaga e Estocolmo, espanhóis, como Huelva, Vigo, Sevilha, Palamós, Málaga e Barcelona, norte-americanos, como Nova Iorque, argelinos, como Orão e Argel, entre outros, constam também da relação de saídas.<sup>1083</sup> A actividade comercial, produzida particularmente pelo porto, traduzia-se também na existência em Sines de certo número de agências bancárias e de seguros, de agentes de várias companhias de navegação estrangeiras e portuguesas e de vice-consulados de diversos países. Em 1896, havia vice-cônsules de Espanha, do Uruguai e da Argentina; em 1912, de Espanha, da Argentina, do Panamá e do Uruguai; em 1918, de Espanha, Inglaterra, Panamá e Uruguai.<sup>1084</sup>

No que respeita ao rio Mira, se há uma característica evidente no movimento do porto é o largo predomínio da cabotagem e dentro desta da pequena cabotagem. Em

<sup>1083</sup> Em 1894, o bom aproveitamento dos terrenos agrícolas de Sines era considerado uma consequência do seu desenvolvimento industrial e portuário, apesar de neste concelho não se encontrarem as melhores terras de cultivo; as culturas do trigo, do milho e de outras, em volta da vila, beneficiavam com a grande quantidade de estrume produzido pelas cavalgaduras das numerosas carroças empregadas no transporte da cortiça para as fábricas e para o porto (*Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, p. 657).

<sup>1084</sup> *Annuário Comercial*, 1896, 724; II, 1912, pp. 2653-2655; II, 1918, pp. 2749-2751. Cfr. MADEIRA, 1991a, p. 9.



1873, o fiscal de saúde dizia que até fins dos anos 70, segundo os velhos da povoação, apenas tinha entrado uma embarcação estrangeira, e mesmo essa devida a fatalidade. E, nos últimos quatro anos, “apenas foram duas, e por experiência, as embarcações estrangeiras, que ousaram transpor semelhante barra”, acrescentando “e VS.<sup>a</sup> sabe muito bem o resultado da experiência”.<sup>1085</sup> Na verdade, anos depois entraram alguns navios estrangeiros, mas em quantidade quase insignificante. Essa característica era assinalada por Carlos Ribeiro, em 1872, em artigo publicado na *Revista de Obras Públicas e Minas*: o porto de Milfontes tinha “importância secundária por não dar ancoradouro a navios de grande porte” (RIBEIRO, 1872, p. 385).

Ao contrário do que ocorreu com Sines, a grande cabotagem e o longo curso nunca se afirmaram no movimento marítimo do Mira. A grande condicionante encontrava-se, como se referiu, nas limitações físicas do porto, com uma barra de fundos variáveis e exíguos, onde com certa frequência o mar rebentava. Depois, o porto servia um *hinterland* escassamente povoado e o Mira era, como já foi citado, um “corredor de baixa pressão e de fracos fluxos divergentes”.<sup>1086</sup> Como se vê no gráfico 24, as cargas efectuadas em Milfontes e Sines andaram muito próximas nos últimos seis anos do período estudado, exceptuando os últimos dois anos, em que a guerra afectou a cabotagem do porto de Sines e sobretudo parou praticamente o movimento internacional<sup>1087</sup>, enquanto o porto de Milfontes disparou, graças à exportação de alguns produtos, como o carvão, cuja procura então cresceu.<sup>1088</sup> De qualquer modo, no princípio do século XX, o porto de Sines era caracterizado por significativo comércio internacional, enquanto o de Milfontes se manteve um porto de cabotagem e, nesse plano, chegou a suplantar Sines em termos de movimento (gráfico 22). E isto mesmo considerando que desde 1889 o rio Mira tinha a concorrência do caminho-de-ferro, pelo menos para parte do seu antigo *hinterland* (que, como já se salientou, não teve impacto no movimento portuário no sentido de lhe retirar volume), enquanto Sines, apesar de todos esforços dos influentes locais, só teria ligação com a Linha do Vale do Sado, em 1936.

---

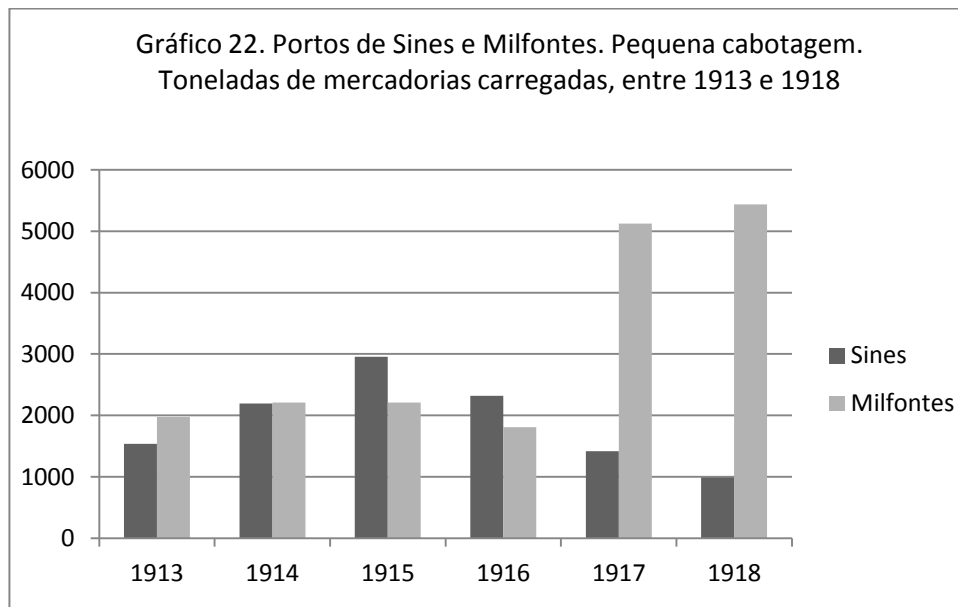
<sup>1085</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida*, 1873-1884, ofício de 23 d Maio de 1873.

<sup>1086</sup> Cfr. CAVACO, I, 1976, p. 65.

<sup>1087</sup> Não só devido ao desenrolar do conflito, como a proibição depois da entrada de Portugal na I Guerra, em 1916. Em Maio desse ano, a fábrica de José Prats foi encerrada por, desrespeitando a proibição, ter enviado cortiça para Hamburgo (PATRÍCIO, 2009, p. 18).

<sup>1088</sup> Até perto do fim do século XX existia memória do crescimento da procura do carvão vegetal durante a Guerra (informação de Jorge da Costa José).

Como alternativa ferroviária ao porto marítimo as coisas poderiam, no entanto, ser diferentes no porto de Sines, sobretudo se comparadas com o rio Mira: em Janeiro de 1911, quando a Câmara de Santiago do Cacém pedia que a nova linha férrea do Vale do Sado fosse dotada de um ramal até ao porto de Sines, mencionava a capacidade deste para substituir a cabotagem, a cargo dos iates e do vapor da carreira Lisboa-Algarve<sup>1089</sup>, o que, se as tarifas não fossem desfavoráveis, parece realista. Porém, na longa distância do comércio internacional, afinal o grosso da exportação de Sines, a navegação não tinha concorrente. Certamente, por outro lado, o caminho-de-ferro podia potenciar a utilização do porto, por exemplo aumentando o *hinterland* siniense como fornecedor de matéria-prima.



Elaboração própria, com base em *Commercio e Navegação, Estatística especial*, 1913-18.

A possibilidade de carga dos navios variava, naturalmente, conforme o tipo de mercadoria. Nem sempre, porém, possuímos dados concretos sobre a tonelagem de carga transportada, mas temos elementos sobre as arqueações. Os gráficos 23, 24, 25 e 26 indicam a evolução do movimento do porto de Vila Nova de Milfontes, em duas fases determinadas pela disponibilidade das fontes. É necessário ter em conta que, no período entre 1865 e 1873, a arqueação surge nas fontes em m<sup>3</sup>, portanto os navios foram arqueados pelo processo antigo, enquanto na segunda, em toneladas Moorsom

<sup>1089</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv 5, fl. 29v.º

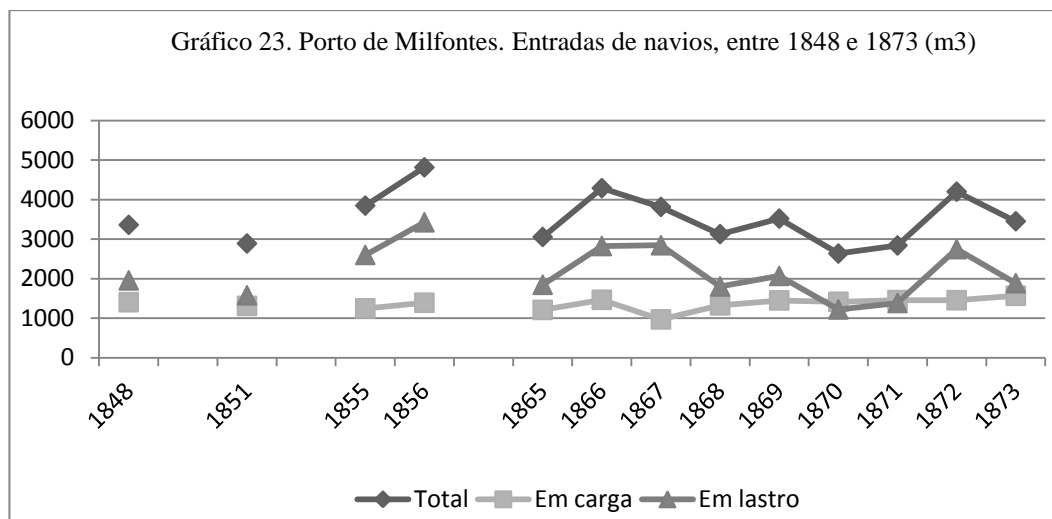
(TAB); os números referentes às arqueações não podem por isso ser directamente comparados, antes da conversão dos primeiros em TAB.

A primeira característica que emerge dos gráficos, no período compreendido entre 1865 e 1873 (gráficos 23 e 24), é a grande quantidade dos navios em lastro nas entradas em Milfontes e o seu diminuto valor nas saídas. O movimento do porto conheceu, naturalmente, oscilações, com ciclos de alta e baixa, por vezes expressos em opiniões dos contemporâneos, embora nem sempre de forma convincente. Cerca de 1850, a Câmara do Cercal afirmava que “em outros tempos” o porto de Milfontes tinha tido muito movimento, mas que então este era muito inferior”.<sup>1090</sup> Tratava-se naturalmente de géneros que eram carregados e descarregados, com destino e proveniência do *hinterland* do porto de Milfontes, decerto sobretudo a própria vila de Milfontes, a freguesia do Cercal e parte da de São Luís. E embora não possamos saber qual a dimensão precisa desse tráfego, pode aceitar-se que ele tenha decaído nos anos da guerrilha e que à data ainda não tivesse recuperado. Os picos representados pelos anos de 1866 e 1872 poderão hipoteticamente relacionar-se com alguma procura de mineral da “serra” de São Luís.

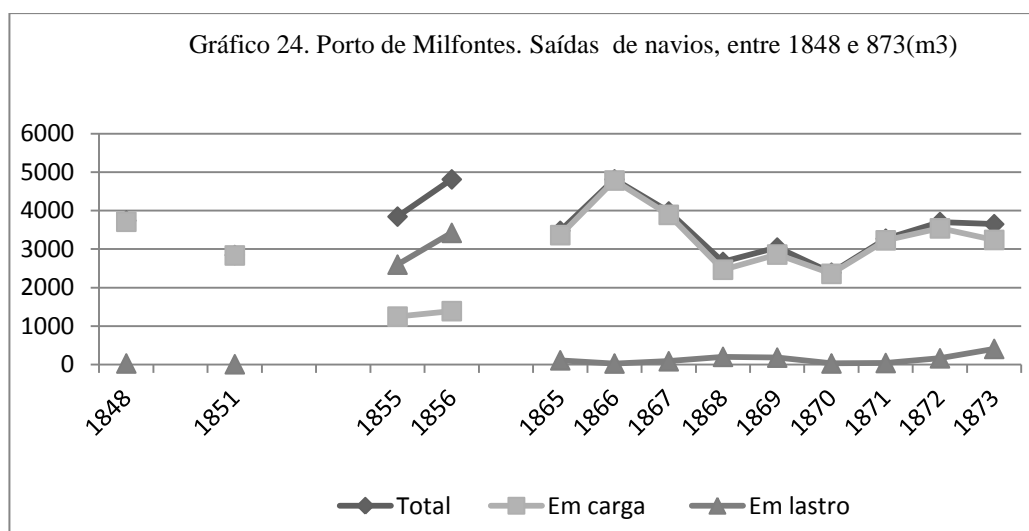
Neste período ocorreu uma alteração significativa no movimento do porto: o surgimento da circulação de navios entre o rio Mira e o Arade, com cargas de cortiça de Odemira para as fábricas algarvias (ver gráfico 30). No entanto, esse acréscimo não se traduziu, só por si, no aumento do movimento marítimo, uma vez que a ele correspondeu uma diminuição do tráfego com Lisboa, pelo menos no número de navios e nas arqueações.

---

<sup>1090</sup> AHMO, CB 2/3, postura sobre “Antigas decidas para o Rio”.



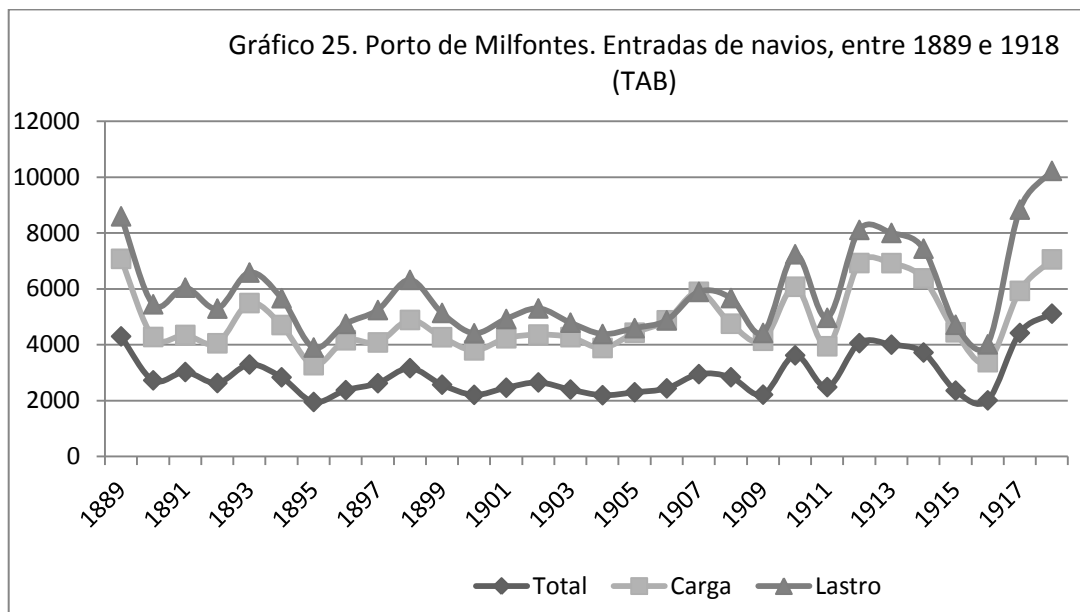
Elaboração própria, com base em *Mappas Geraes do Commercio de Portugal...*, vários anos; série incompleta; *Estatística Geral do Commercio ...*, vários anos; série incompleta.



Elaboração própria, com base em *Mappas Geraes do Commercio de Portugal...*, vários anos; série incompleta; *Estatística Geral do Commercio ...*, vários anos; série incompleta.

No período que vai de 1889 a 1918 (gráficos 25 e 26), embora geralmente os navios entrados em lastro fossem ainda em número significativo, os carregados excederam-nos, com excepção de 1891 e, sobretudo de 1917 e 1918. Quanto a 1917 e 1918 parece ter a ver com o excesso de entradas nesses anos relativamente à média dos anos anteriores, situação devida às consequências da I Guerra sobre a economia portuguesa, que se traduziram numa maior procura de produtos locais, nomeadamente combustíveis vegetais. Outra interrogação que este gráfico coloca prende-se com o período de baixa que se segue a 1889. A tentativa de explicar esse facto, por exemplo, com a abertura das estações de caminho-de-ferro nesse ano não é legítima, até porque

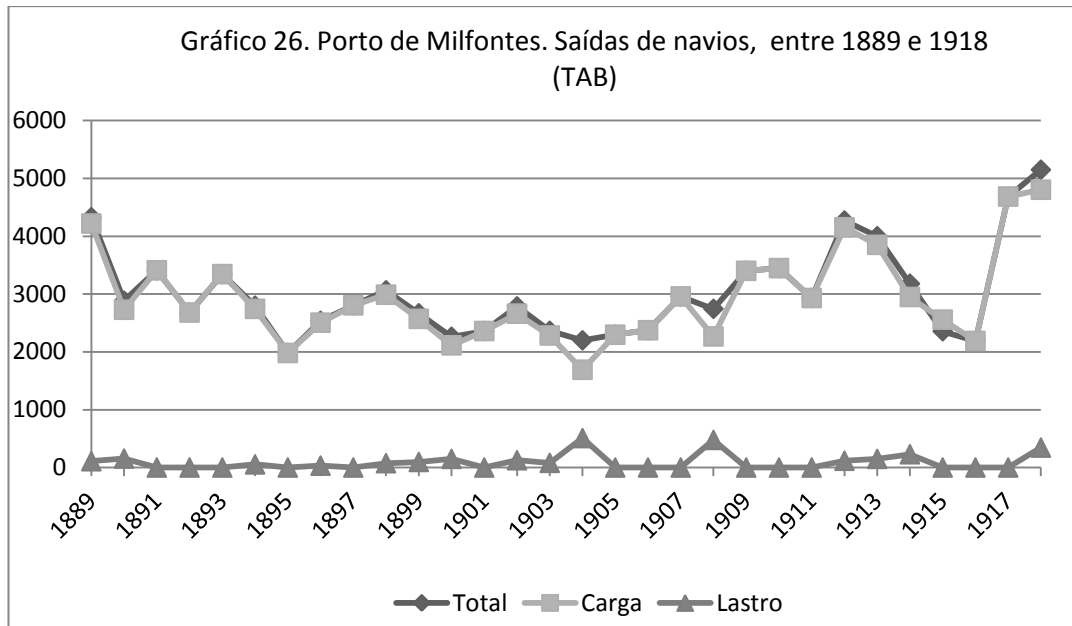
não temos informação para o período entre 1873 e 1888.<sup>1091</sup> Aliás, os dados disponíveis entre 1848 e 1873 revelam, feita a conversão em Moorsom, toneladas inferiores. O ano de 1889 será assim um dos anos em que a oscilação se deveu a factores individualizados, por exemplo o movimento de navios maiores devido à mina de manganés em exploração em São Luís.<sup>1092</sup>



Elaboração própria com base em *Estatística de Portugal, Commercio do Continente...*, 1889-1896; *Commercio e Navegação, Estatística especial*, 1897-1918.

<sup>1091</sup> A estatística oficial (*Estatística de Portugal, Commercio do Continente...*) junta a informação de Sines e Milfontes, impedindo-nos, assim, de distinguir o que cabe a cada porto. Possivelmente, a informação para os dois portos era assim prestada pela delegação da alfândega de Sines. Em 1888, o movimento anual dos dois portos era calculado em 600 barcos com 100.000 toneladas (MELLO, 1888, p. 137), naturalmente a grande maioria pertencente ao porto de Sines.

<sup>1092</sup> Ver LOUREIRO, IV, 1909, p. 118.



Elaboração própria com base em *Estatística de Portugal, Commercio do Continente...*, 1889-1896; *Commercio e Navegação, Estatística especial*, 1897-1918.

Para se ter a noção das quantidades de carga envolvidas, deve procurar-se uma razão entre a arqueação e a carga efectiva. A partir de dados do porto de Lisboa, Maria Fernanda Alegria calculou que, no período de 1865 a 1874, a relação entre as TAB e as cargas transportadas oscilava entre os 50% e os 70% (ALEGRIA, 1990, p. 89). Se se considerar o ano de 1905, para o porto de Milfontes, já com o sistema Moorsom, tendo em conta os números das saídas e das cargas, em navios de vela, pode calcular-se em pouco mais de 30 toneladas de carga por barco. Sendo que a arqueação média foi de 51 TAB (LOUREIRO, IV, 1909, pp. 129 e 130), dará pouco mais de 50%.

No entanto, os antigos navios de vela estavam calculados para carregarem mais 46% do que a tonelagem de registo (OLIVEIRA, 1943, p. 10), e já no século XX vemos que isso podia acontecer entre os barcos do Mira. O palhabote *Rio Mira*, com 73 TAB, carregava frequentemente 115 toneladas de mercadoria<sup>1093</sup>, dizendo-se que podia ir até às 120. Relativamente ainda ao rio Mira, compare-se no quadro 20 a relação entre os dois valores, referentes a alguns anos do século XX, em que só em 1917, ano de significativo crescimento do movimento, as toneladas de carga excederam as TAB:

<sup>1093</sup> Contas das viagens do palhabote-motor *Rio Mira*, 1939.

Quadro 20. Porto de Milfontes. TAB e toneladas carregadas, entre 1905 e 1917

Ano	Toneladas de arqueação	Toneladas carregadas
1905	2.296	1.360
1906	2.373	1.281
1907	2.958	1.368
1909	3.401	1.570
1910	3.447	2.096
1911	2.931	2.136
1915	2.557	1.750
1916	2.188	1.560
1917	4.685	5.127

Elaboração própria, com base em *Commercio e Navegação. Estatística Especial*.

Segundo os dados publicados por Adolfo Loureiro, de 1904 a 1907 os navios costeiros descarregaram 6.427 toneladas de mercadorias, sendo a média por navio de 40 toneladas. Nos mesmos anos, carregaram 5.148, sendo a média por navio de 32 toneladas. No ano de 1907, foram carregadas 279 toneladas para o estrangeiro. O autor realçava o pequeno movimento do porto e o facto de em período anterior este ter sido mais importante (LOUREIRO, IV, 1909, p. 129). No entanto, ao contrário de Carlos de Melo, duas décadas antes<sup>1094</sup>, Adolfo Loureiro não deixava, como se verificou, de incluir Vila Nova de Milfontes no conjunto de portos comerciais do Continente (idem, I, 1904, p. 12). A I Guerra Mundial, que provocou tantos problemas económicos e sociais, viria, porém, dar novo impulso ao porto<sup>1095</sup>, pois fez aumentar a procura de produtos

<sup>1094</sup> Que o inclui na categoria dos “portos quase exclusivamente de pesca”; nem o porto de Sines é classificado como “comercial” (MELLO, 1888, 150), o que é claramente pouco adequado à sua realidade.

<sup>1095</sup> No período entre as guerras, o porto passou a sofrer a concorrência da camionagem, em desenvolvimento. Em 1937 havia queixas no concelho de que as camionetas que transportavam peixe do Algarve para Lisboa e Setúbal, carregavam mercadorias, no retorno, por qualquer preço, prejudicando a marinha mercante, ademais sujeita ao pagamento de direitos de que a camionagem estava isenta (*Diário do Alentejo*, n.º 1717, de 31 de Agosto de 1937, p. 2). No entanto, o mesmo articulista escrevia que os palhabetes entravam e saíam vazios, devido a outra causa: “retraimento de capitais e consequente paralização comercial” (*Diário do Alentejo*, n.º 1792, de 29 de Março de 1938, p. 2). A II Guerra Mundial veio, porém, dar novo fôlego ao porto. A impossibilidade de importar viaturas, peças, pneus e combustíveis, provenientes sobretudo de países beligerantes, imobilizou os transportes rodoviários e revalorizou a via marítima. A guerra também se repercutiu numa maior procura de alguns produtos locais. Da madeira à cortiça, do cereal à palha (para forragem), da lenha ao carvão, o porto dava escoamento a uma multiplicidade de produtos. Terminado o conflito, a camionagem recuperou rapidamente alentos e em breve se impôs. Servida cada vez mais por novas estradas, sem os encargos alfandegários da navegação, com menores despesas de pessoal e oferecendo uma maior versatilidade, acabou por substituir a cabotagem e contribuiu decisivamente para a extinção do movimento portuário no rio Mira em 1966.

locais, em quantidade e mesmo em diversidade, sobretudo por parte do mercado de Lisboa.

Embora se verifique que grande parte do tráfego deste porto era feita habitualmente pelos mesmos navios, antes e depois do aparecimento de armadores locais, não se encontram aqui verdadeiras carreiras regulares de navegação de cabotagem. Estas desenvolveram-se noutros portos, nos decénios de 1850 e 1860, a cargo de navios a vapor, cujas características técnicas permitiam essa regularidade.<sup>1096</sup> Os motivos eram de três ordens: primeiro, a instabilidade e a insuficiência da barra do Mira punham em causa a regularidade do serviço; segundo, o volume e as características do comércio local não justificavam um serviço deste tipo; terceiro, a armação local era de pequenos armadores de barcos à vela. Com escala em Sines, encontramos uma linha regular de vapores entre Lisboa e os portos do Algarve, que transportava passageiros e carga, mas tratava-se de um bom ancoradouro e de um porto sem limitações de fundos.

Uma nota final para esclarecer que a gradual concentração portuária, especialmente em Lisboa, assinalada por Maria Fernanda Alegria (ALEGRIA, 1990, pp. 181 e 203-205), não se traduziu em diminuição do movimento portuário no Litoral Alentejano, verificando-se variação positiva, na 2.<sup>a</sup> metade do século XIX, nos portos de Sines e Milfontes, porque o seu movimento se baseava na exportação de produções locais.

### **3.6 Exportação e Importação**

Por meados do século XIX, o movimento do porto de Milfontes com o de Lisboa apresentava uma característica: a maior parte da navegação tinha como fim a carga de produtos locais destinados ao abastecimento da grande cidade, sendo o provimento do comércio local uma espécie de complemento. Daí que, como se verificou, muitos dos barcos que frequentavam o porto entrassem vazios e saíssem carregados, certamente antiga característica que revela a natureza do porto como escoadouro natural dos

---

Nesta centúria, dois factos sobressaíram, assim, no funcionamento do porto: as fases de alta, coincidentes com as duas guerras, e a própria extinção do porto comercial.

<sup>1096</sup> Por exemplo, na costa espanhola (cfr. VALDALISO, 1997, 25 e 26).



produtos da sua área de influência. No entanto, já perto do fim do século, a Câmara de Odemira afirmava que os barcos de cabotagem faziam transportes de cortiça, em larga escala, minério, trigo e outros produtos de exportação do concelho e dos concelhos limítrofes, bem como dos produtos de importação que os povos necessitavam.<sup>1097</sup>

O rio Mira foi, até ao terceiro quartel de Oitocentos, um eixo exclusivamente de trânsito, portanto com uma limitada diversificação funcional, por onde transitavam as mercadorias para e do seu *hinterland*<sup>1098</sup>, que, como é característico da cabotagem, repousava, antes de tudo, sobre a dinâmica da procura.<sup>1099</sup> O envio de combustível vegetal a partir de Odemira, mormente para o porto de Lisboa, de antiga notícia, é uma realidade sempre notada. Do próprio concelho de Milfontes (Cercal incluído) também saíam algumas destas mercadorias.<sup>1100</sup>

### *Exportação*

No dealbar do século XIX, o combustível vegetal permanecia para a navegação no Mira o principal produto de exportação. Barcos da margem sul do Tejo (Cacilhas, Aldeia Galega) vinham carregar carvão, lenha e cepa com destino ao ávido mercado de fontes energéticas da Capital.<sup>1101</sup> Além de “algum trigo”, só de carvão eram indicadas, no início da centúria, mais de 100 mil sacas por ano, destinadas ao provimento da cidade de Lisboa, o que era considerado pelo juiz de fora e oficiais da Câmara de Odemira como de grande proveito para a agricultura por implicar arrancadas de cepa nas herdades afolhadas.<sup>1102</sup> De resto, “casca de sobro”, cereal,<sup>1103</sup> canas, junco e bóias completavam o rol das mercadorias expedidas.

Em 1817, as mercadorias enviadas pelo porto foram as seguintes, conforme o número saídas, representadas no gráfico 27:

---

<sup>1097</sup> AHMO, AC 1/12, Representação de 6 de Junho de 1887.

<sup>1098</sup> Cfr. ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, 1996, 170 e 171.

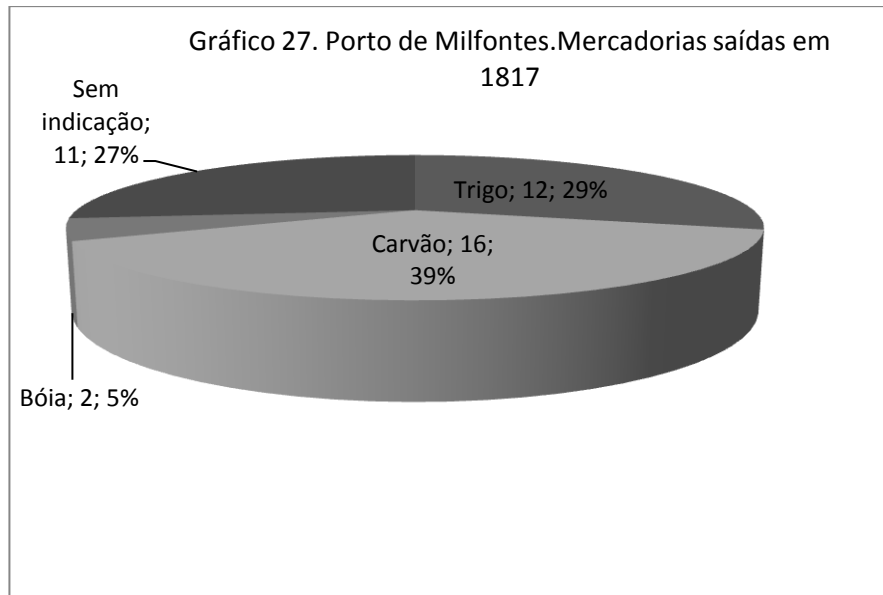
<sup>1099</sup> Como acentuou LE BOUËDEC, 2008a, p. 12.

<sup>1100</sup> AHMO, C.B. 2/3.

<sup>1101</sup> Os combustíveis vinham por vezes de um *hinterland* extenso. Recorde-se o carvão de esteva e de outros arbustos proveniente da *Serra de Monchique* e enviado para Sesimbra, conforme LINK & HOFFMANSEGG, t. III, 1808, p. 314.

<sup>1102</sup> *Gazeta de Lisboa*, 2.º Suplemento ao n.º 42, 19 de Outubro de 1805.

<sup>1103</sup> Entre o qual, algumas cargas de milho.



Elaboração própria com base em ANTT, *Guardas Mores de Saúde*, mç. 29, n.º 15.

Nas saídas, as cargas de trigo destinaram-se a Lisboa (10) e a Cascais (duas); o carvão, todo ele, foi para Lisboa; quanto às duas cargas de bóia, que demonstram a persistência da manufatura deste artigo, uma foi para a Ericeira e a outra para Caminha. O porto da Ericeira era, como já se referiu, antigo cliente das bóias da região; Caminha mostra que esta mercadoria podia ir até aos portos mais distantes da costa portuguesa.

Os cereais, sobretudo o trigo não eram quantitativamente comparáveis a outros produtos, apesar de ser exportação habitual. Pelo rio Mira não saía mais do que “algum trigo”, como declarava uma fonte de inícios do século XIX, avançando outro cálculo, em 1821, com o montante de 3.000 moios<sup>1104</sup>, o que parece excessivo tanto mais que se refere apenas ao Inverno e à Primavera. Na verdade, a área trigueira por excelência ficava longe e fora do alcance dos portos do Mira (JUSTINO, I, 1988, pp. 228 e 229).<sup>1105</sup> O destino privilegiado continuava a ser a Capital, com a sua enorme concentração de bocas a alimentar.

Ao entrar a segunda metade do século XIX, mais uma vez, os combustíveis surgiam à cabeça, bem destacados: segundo o engenheiro João Luís Lopes, em 1852, entravam, então, cerca de 80 a 100 barcos de 60 a 200 toneladas<sup>1106</sup>, iates, bateiras, caíques, que vinham buscar cepa, carvão de sobro e de urze, e apenas algum trigo,

<sup>1104</sup> ANTT, *D.º P.º, Alentejo e Algarve*, mç. 728, n.º 28

<sup>1105</sup> Cfr. GARCIA, I, 1996, pp. 22 e 23. Ver também o que atrás se escreveu sobre as actividades económicas do concelho de Odemira.

<sup>1106</sup> Os dados sobre as tonelagens parecem excessivos; tratar-se-á de lapso ou os dados não se reportarão a toneladas Moorsom.

cevada, milho, frutas e legumes para Lisboa (LOUREIRO, IV, 1909, p. 121). Em 1858, o largo do Porto do Peguinho, em Odemira, estava obstruído com sacas de carvão, em detrimento da viação pública, e, por essa altura, podiam ver-se depósitos de carvão, cepa e casca nos diversos “portos” ao longo do rio, de que os negociantes pagavam cinco réis a saca.<sup>1107</sup>

Em 1876, a Câmara decidia que se “representasse ao Parlamento” pedindo autorização para tributar mercadorias que saíam pela barra de Milfontes, tendo em vista obter receitas para as obras municipais, citando concretamente a cortiça, a casca de sobro, o carvão e a cepa, ou outros que a Câmara entendesse<sup>1108</sup>, o que revela *grosso modo* a persistência da antiga estrutura das exportações.

A situação começou a alterar-se com a crescente importância económica da cortiça e da indústria corticeira em Portugal, por um lado, e a introdução e crescente utilização do carvão de pedra, por outro. Na 2.<sup>a</sup> metade do século XIX, verificou-se gradual substituição do carvão pela cortiça nas saídas. Aliás, o fabrico de carvão era frequentemente incompatível com a necessária protecção do montado, exigida pela produção de cortiça. Mas os cuidados com as árvores, quer contra os prejuízos provocados por queimadas mal controladas, quer contra a sua redução a carvão, levaram, ainda antes do aproveitamento intensivo da cortiça, a intervenção municipal. Entre outros motivos, a criação de animais, em especial os porcos, assim o impunha. A tentação do lucro rápido proveniente da venda de carvão levou as Câmaras a exigirem licenças para abate de árvores, caso a caso, fosse a título de limpeza e saneamento do montado, fosse explicitamente para carvão.<sup>1109</sup> Embora nunca deixando de se fabricar, este produto protagonizaria altas nas exportações apenas nos períodos de crise de combustíveis e carência de carvão de pedra (as duas Guerras Mundiais), alturas em que fez figura de mercadoria “rica”.

No decurso da segunda metade do século XIX, reconhecem-se várias flutuações no movimento do porto de Milfontes. As variações ligadas geralmente às necessidades do mercado lisboeta fugiam excepcionalmente à regra, como nos anos 60 e 70 do século XIX, em que a alta foi provocada pelo envio de cortiça para as fábricas de Silves, pela barra de Portimão.

---

<sup>1107</sup> AHMO, AB 1/7, fls. 152v. e 153 (28 de Julho de 1858).

<sup>1108</sup> AHMO, AB 1/12, fls. 41v.º-42 (16 de Fevereiro de 1876).

<sup>1109</sup> AHMO, CB 1/2, fl. 12v.º (27 de Agosto de 1843); CB 2/3, ca. de 1850, postura sobre “Arvoredos”.

Quanto ao trigo, quando havia excedentes (o que frequentemente, mas não sempre, acontecia) e se se sabia que os preços iam altos em Lisboa, procurava-se colocar o cereal no mercado daquela cidade. A Câmara de Odemira, administradora da Albergaria da Barca, enviou trigo pertencente a esta instituição, com alguma regularidade. Em Dezembro de 1852, por exemplo, a Câmara, entendendo que a venda do trigo da Barca não seria tão favorável localmente, decidiu enviá-lo para Lisboa, onde obteria preço mais vantajoso, vendendo-o a bordo do barco.<sup>1110</sup> A decisão teve o voto contra de um dos vereadores, que declarou não se responsabilizar pelo risco da viagem.<sup>1111</sup> De facto, o risco (e a demora) de uma viagem por barco, especialmente no Inverno, estava sempre presente: em 1870, parte do grão da Barca transportado pelo iate *Novo Viajante* ficou deteriorado devido a sinistro sofrido pelo navio (QUARESMA, 1993, pp. 99 e 100).

Em 1865, há documentos referentes ao transporte de duas cargas para Lisboa: em 31 de Março, uma de sete moios e 58 alqueires (6.600 litros) de “trigo acanulado”, enviada na “bateira” *Estrela de Odemira*, para Ferreira Irmãos, que conseguiu um preço de 560 réis por alqueire; outra, em 18 de Novembro, de oito moios, 30 alqueires e 7/8 (7.050 litros) de trigo “temporão”, a 460 réis o alqueire, carregada no “barco” *Camões*, para João Teodoro Monteiro.<sup>1112</sup> As despesas foram respectivamente de 14\$615 e 17\$325 réis. No primeiro caso, incluíram o frete e sacaria a 1.400 réis o moio (11\$140 réis), o peso a bordo (725 réis), medição (480 réis), selo conta (100 réis), “rebate de cobre” (570 réis) e comissão (1\$600 réis). No segundo caso, o seu envio envolveu as seguintes despesas: frete a 1\$200 réis o moio (10\$200 réis), sacaria (2\$400 réis), peso a bordo (765 réis), medição (680 réis), selo (100 réis), comissão (1\$700 réis) e “rebate de cobre” (480 réis). O mesmo preço de frete de algumas décadas antes no envio de trigo do Cercal para Lisboa, por Milfontes (JUSTINO, I, 1988, p. 228).

---

<sup>1110</sup> AHMO, AB 1/6, fl. 63 (15 de Dezembro de 1852). A venda a bordo era uma forma expedita de enviar a mercadoria sem destino certo: em 26 de Setembro de 1871, o iate *Camões* entrou no porto de Lisboa, proveniente de Odemira, com dois moios de trigo à responsabilidade do mestre António Rodrigues Bezerra, que foram vendidos por ca. de 50\$000 réis (AHMO, AE 6/3, documentos avulsos).

<sup>1111</sup> AHMO, AB 1/6, fl. 63 (15 de Dezembro de 1852). Possivelmente tratava-se também de obscuros interesses particulares ou questões pessoais.

<sup>1112</sup> AHMO, AE 6/3 (documentos avulsos). Ver fig. 91 e docs. 32 e 33, em Anexos.

Fig. 91. Envio de trigo da Albergaria da Barca para Lisboa (1865).

*Ido L. de f. 141*

*Lisboa 31 de Março de 1865*

**CONTA DA VENDA, E LIQUIDO RENDIMENTO**

*Em 6 Maio, e 46 Alqueires de Trigo que me consignou o Sr. Termino Mariano de Mend.ª de Odivara, cujo recibo em 17 de Março Bateria Estrada d'Odivara, e vendido a diversos rendeu o seguinte.*

*Entrada N.º 21 A. Taber. France a Camara*

Dátas	Qualidade	M.º alq.º	Compradores	Rendim.º		Preço	Importancia Reis
				N.º	Alq.º		
1865							
N.º 18	Trigo	6 46	Ferreira Anuão				
	acabado.		6600 Litros ou	7	58	560	2674680
			<b>Despesas</b>				
			Frete ao barco e sacaria				
			a 1400 p. m.º	11	4	140	
			Pelo bordo	4	7	25	
			Medicacão	4	4	80	
			Sello conta	1	1	00	
			Rebate sobre	4	5	70	
			Commissão	1	4	600	
							144615
							2534065

*Chamo Henri Capita*

Fonte: AHMO, doc. no interior do Livro AE 6/3.

A expedição de trigo alentejano na direcção de Lisboa era regular, quer através da barra do Mira, quer da do Sado e pelo porto de Sines. Por Setúbal saía o cereal que afluía a Porto de Rei e Alcácer do Sal, e por Sines saía o de Santiago do Cacém e outros concelhos vizinhos (*ibidem*, p. 207). Em 1875, o presidente da Câmara de Odemira observava que sempre que havia produção normal o concelho exportava trigo e milho, sendo rara a importação desses cereais, que só acontecia quando a colheita era excepcionalmente escassa. E em Abril desse ano, a Câmara Municipal observava que muita gente do Algarve e dos concelhos do Campo de Ourique tinha vindo abastecer-se de trigo Odemira, e os preços do trigo e do milho estavam a aumentar, havendo receio de que esses produtos faltassem. Lembrando que já não era possível proibir a exportação como noutros tempos, decidiu convocar os maiores proprietários.<sup>1113</sup> Odemira enviava, também, por vezes, cevada e tremço<sup>1114</sup>, produtos verificados em cargas de barcos para Lisboa.<sup>1115</sup> O trigo que saía pela barra do Mira não era exclusivamente procedente do concelho de Odemira; os concelhos limítrofes também utilizavam esta via, como antes se referiu.

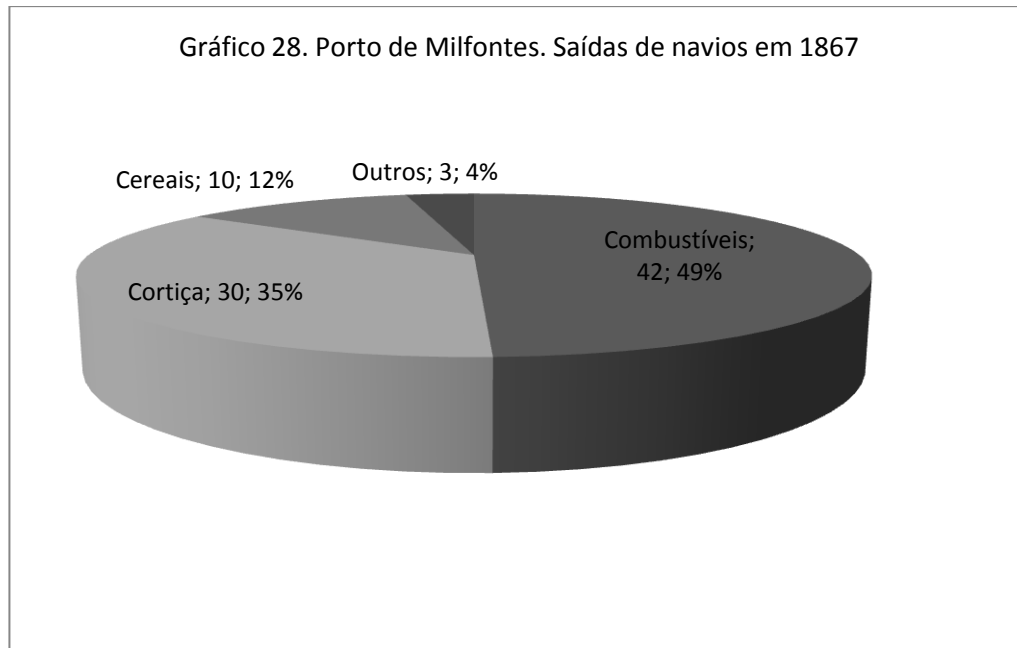
A estrutura da exportação do porto de Milfontes, em 1867, conforme o gráfico 28, revela ainda certo arcaísmo, com o peso dos combustíveis a mostrar-se superior ao da cortiça. Na mesma altura, a cortiça preparada salientava-se avassaladoramente nas saídas do porto de Sines, onde a indústria corticeira se instalara precocemente.

---

<sup>1113</sup> AHMO, AB 1/11, fls. 135 e 135v.º (10 de Abril de 1875).

<sup>1114</sup> ADB, *Governo Civil, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa das quantidades de cereaes, legumes e outros géneros da colheita de 1875, que se presumem necessários para o consumo e sementes*, 27 de Março de 1876.

<sup>1115</sup> *Diário do Governo*, secção Movimento comercial, diversos números.



Elaboração própria com base em ACM, *Entradas e saídas no porto de Vila Nova de Milfontes*, cx. 294, docs. 208-234.

A maior parte da carga saída foi combustível (cepa e carvão, constantes respectivamente em 23 e 18 cargas) para Lisboa; seguiu-se a cortiça, quase toda para Portimão (apenas uma carga para Sines, decerto destinada à indústria local); depois, os cereais (trigo, milho, centeio e arroz), com destino a Ericeira, Lisboa, Tavira e Olhão. O arroz resumiu-se a parte de uma única carga. O milho, de que há antiga notícia (SILBERT, II, 1978, p. 506), surgia, na segunda metade do século XIX, como um dos principais cereais produzidos no concelho, a seguir ao trigo, sendo que Odemira era, de longe, o concelho do distrito de Beja que então mais produzia este cereal.<sup>1116</sup> Alguma fruta e linhaça completaram a lista dos produtos enviados nesse ano. De notar que pelo porto de Sines a fruta, boa parte dela proveniente de Santiago do Cacém, era um importante produto de exportação, inclusive para o mercado inglês.<sup>1117</sup> Confirmando este panorama, Odemira enviava à exposição internacional do Porto, em 1865, alguns produtos locais, como linho em rama, mel, cortiça, cevada branca, feijão branco e amarelo, milho e arroz.<sup>1118</sup>

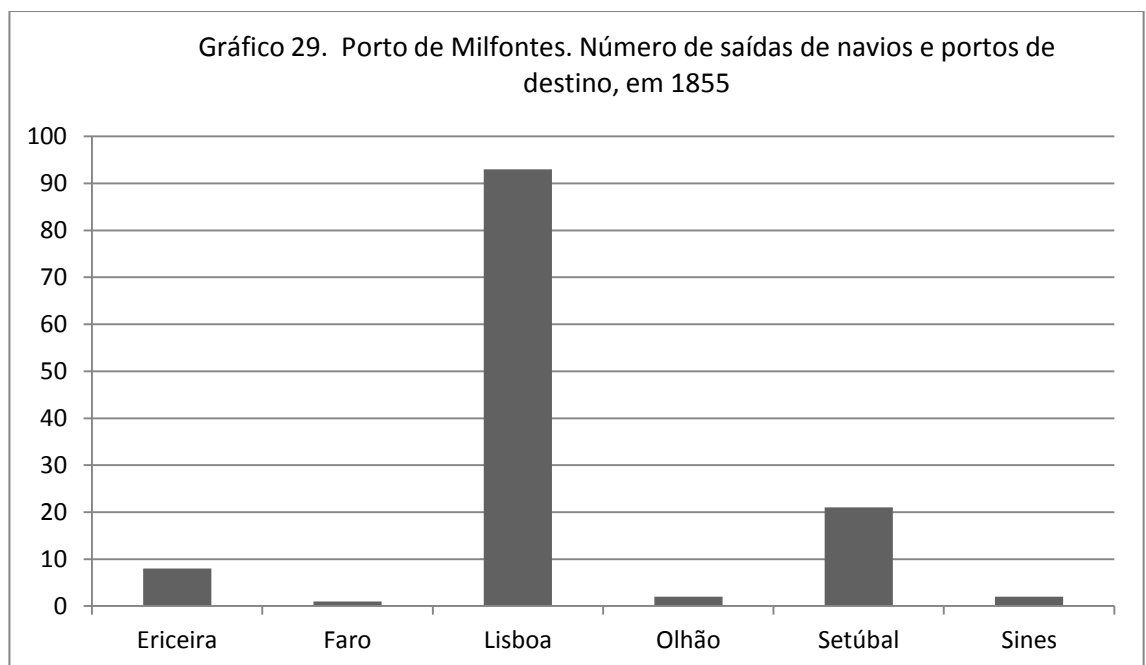
<sup>1116</sup> Ver dados numéricos de 1882 a 1883 in *Anuario Estatístico de Portugal*, 1884, 320 e 321; sobre 1901-1903, ver ADB, Governo Civil, *Relação da produção agrícola referente ao distrito, 1892-1903, Produção em hectolitros dos géneros abaixo designados* (anos de 1901, 1902 e 1903).

<sup>1117</sup> SILVA, 1869, pp. 104 e 105; *Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem* [...], 1894, p. 642.

<sup>1118</sup> AHMO, BC 1/4, n.º 536, 21 de Junho de 1865.

Notável também a importância assumida no terceiro quartel do século XIX pelo porto de Portimão no seu comércio com o rio Mira, ao ponto de ter suplantado, em número de navios saídos, o movimento com Lisboa. Tratava-se da condução de matéria-prima para a indústria corticeira algarvia, cujo desenvolvimento em Silves, servida pelo rio Arade, fora significativo. Conforme os dados observáveis nos gráficos 29 e 30, nos anos de 1855 e 1872, o movimento comparado, em número de saídas, mostra como Portimão, em alta, suplantou Lisboa. No ano de 1855 a tonelagem de arqueação dos navios saídos para Lisboa somava 3.914 T, enquanto em 1872 apenas alcançou as 1.595 T<sup>1119</sup>, o que poderá, talvez, significar que os vendedores de cortiça locais optaram por clientes servidos pelo porto de Portimão.<sup>1120</sup> Em 1873, o médico que tinha o cargo de fiscal de saúde dizia que a exportação marítima se resumia quase exclusivamente ao transporte de cortiça para o Algarve e para Lisboa.<sup>1121</sup>

Nos anos 80 tudo indica que a relação já era outra. Aparentemente, o aparecimento e desenvolvimento da indústria corticeira em Odemira, por finais do terceiro quartel do século XIX, e a própria instalação de agentes de empresas estrangeiras nesta vila relacionam-se com a nova situação, embora naturalmente não tivesse deixado de sair matéria-prima.



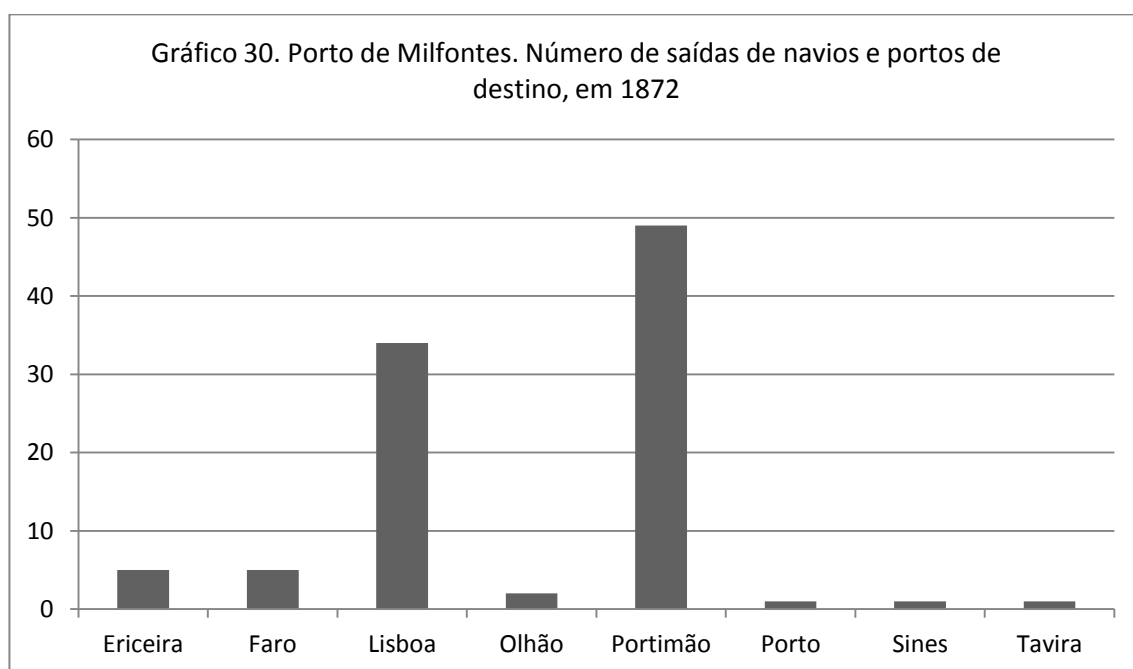
Elaboração própria com base em *Mappas Geraes do Commercio de Portugal...*, 1858.

<sup>1119</sup> *Mappas Geraes do Commercio de Portugal*, anos respectivos.

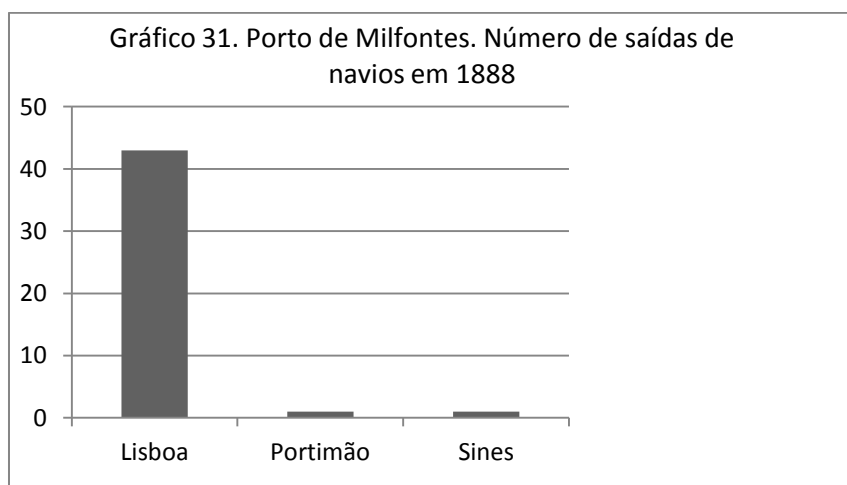
<sup>1120</sup> *Rio Mira*, Secção Movimento Fluvial, vários números.

<sup>1121</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida*, 1873-1884, ofício de 23 de Maio de 1873.





Elaboração própria com base em *Mappas Geraes do Commercio de Portugal...*, 1872.



Elaboração própria com base em *Diário do Governo, Movimento Marítimo*, 1888.

Nesse mesmo ano de 1888, Carlos Melo referia a exportação de cortiça, lenha, carvão, cepa e cereais (MELLO, 1888, p. 137) e, em 1889, as mercadorias exportadas pelo concelho, nem todas naturalmente pela via marítima, eram contabilizadas pela Câmara de Odemira no valor de 470 contos de réis anuais, assim distribuídos:

Quadro 20. Valores das mercadorias exportadas pelo concelho de Odemira, em 1889

Cortiça	300 contos de réis
Gado	100 contos de réis
Cereais	60 contos de réis
Cera e mel	10 contos de réis

Fonte: *O porto de abrigo da bahia de Lagos e o caminho de ferro desta cidade a Odemira*, Faro, 1889.

A cortiça era, portanto, o produto mais rendível, até porque parte dela beneficiava do valor acrescentado da preparação e da transformação industrial. Repare-se na relativa modéstia do valor dos cereais e na ausência dos combustíveis. Esta ausência tem difícil explicação, pois embora os combustíveis não tivessem então a importância relativa nas exportações que já tinham tido, continuaria a não ser despreciada.

Finalmente, quanto à cera e ao mel, referidas em 4.º lugar, uma informação do ano seguinte diz serem em boa parte para exportação para o estrangeiro.<sup>1122</sup> A maior parte sairia pelo porto, atendendo às freguesias produtoras, seguindo para Lisboa<sup>1123</sup>, onde seria embarcado para o estrangeiro. Este segmento do comércio era significativo, como também se verificou, no porto de Sines.

Uma década depois, em 1898, a Câmara calculava que a produção de cortiça era de 3.750.000 kg por ano, citando também cereais de todos os géneros, gados das espécies suína, caprina e bovina, e cera e mel.<sup>1124</sup> E no ano seguinte, em resposta a inquérito destinado ao estudo da rede ferroviária, informação da mesma origem, embora mais pormenorizada no que respeita aos produtos agrícolas, não se desvia desse panorama (quadro 21).<sup>1125</sup>

<sup>1122</sup> ADB, *Governo Civil, Correspondência recebida do Administrador do concelho de Odemira, 1885-1890, Mappa demonstrativo da quantidade de cêra e mel produzida neste concelho no anno de 1890* (7 de Agosto de 1890). Seguiria para Lisboa, onde seria embarcada para o estrangeiro.

<sup>1123</sup> Há referências a estes artigos no movimento marítimo com Lisboa (*Diário do Governo*, secção comercial, vários anos).

<sup>1124</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 36 (5 de Outubro de 1898).

<sup>1125</sup> AHMO, AB 1/28, fl. 99v.º (1 de Fevereiro de 1899).

Quadro 21. Concelho de Odemira: lista dos principais produtos expedidos em 1899

Produto (s)	Quantidade	Obs.
Cortiça	5.500.000 kg	Para exportação para o estrangeiro
Bóia	1.000.000 kg	Para o País
Casca de sobro	70.000 kg	
Carvão vegetal	135.000 kg	
Cepa	240.000 kg	
Trigo, centeio e milho	216.000 kg	
Cevada	180.000 kg	
Arroz em casca	70.000 kg	
Mel	37.500 kg	
Cera em amarelo	38.000 kg	
Junco	10.000.000 de molhos	

Fonte: AHMO, AB 1/28, fl. 99v.º (1 de Fevereiro de 1899).

Mais uma vez, a cortiça aparece em primeiro lugar, em termos quantitativos, mas o gado não consta da tabela. Quanto à cortiça, a mesma fonte acrescentava que a prancha e a rolha da indústria local se destinavam ao estrangeiro e que saía quase toda pela via marítima. Naturalmente a cortiça destinada a exportadores e às empresas estrangeiras que mantinham negócios com os empresários de Odemira seguia em geral através da cabotagem até ao porto de Lisboa; por vezes, fazia-se directamente o transbordo para os navios de longo curso surtos no Tejo.<sup>1126</sup> Pelo porto de Lisboa, exportavam frequentemente os portos com condicionantes de acesso, de que é exemplo o porto da Figueira da Foz (LOUREIRO, II, 1904, p. 235, *apud* PRATA, 2011, p. 60). Como se viu um dos destinos da produção odemirense era o porto de Hamburgo, porto que detinha o primeiro lugar no movimento comercial com Sines. No último quartel do século XIX, as exportações provenientes do Mira diversificaram-se, com a função industrial a gerar novos tráfegos devido a uma (apesar de tudo, modesta) actividade fabril situada principalmente junto ao porto de Odemira.<sup>1127</sup>

<sup>1126</sup> Como no caso do transporte de cortiça para Hamburgo (ADB, CNODM2/001/Cx 011/Lv 087, fls. 12v.º-14). Segundo também informação de Jacinto Brissos, referida aos anos 20 e 30 do século XX.

<sup>1127</sup> Cfr. ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, 1996, p. 171.

Fig. 92. Vice-consulados e agentes consulares britânicos, em Sines e Milfontes, assinalados por círculos vermelhos (1883).



Fonte: Pormenor de *Letts's Popular Atlas, Portugal*, n.º 4, ed. Letts, Son & C.º Limited, Londres, 1883 (mapa completo em Anexos).

Os combustíveis (carvão vegetal e cepa) continuaram a estar bem representados e a casca de sobro também aparece. De resto, os cereais e os produtos da apicultura. Em 1875, ano em que o concelho de Odemira fora o maior produtor distrital de cera e mel, com 11.552 e 12.030 kg respectivamente, exportou para o estrangeiro mais de metade da cera e 1/6 do mel.<sup>1128</sup> Em 1890, o concelho, sem a freguesia de São Martinho, produziu 6.500 kg de mel e 9.550 kg de cera, na maior parte destinados à exportação para o estrangeiro.<sup>1129</sup>

Na mencionada lista dos principais produtos, o junco, utilizado em actividades artesanais, como a cestaria, esteiras, cobertura de construções, etc., não sendo novidade, ocorre pela primeira vez, bem representado; há notícia do seu embarque também em

<sup>1128</sup> Ainda com a freguesia do Cercal. ADB, *Governo Civil, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, districto administrativo de Beja, Mappa demonstrativo da quantidade de cera e mel produzida neste districto no anno de 1875*, 5 de Abril de 1876.

<sup>1129</sup> ADB, *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Mappa demonstrativo da quantidade de cera e mel produzida n'este concelho no anno de 1890*, 7 de Agosto de 1890.

Porto Covo (LOUREIRO, IV, 1909, p. 93). Ele abundava próximo da costa nas extensas áreas dunares, entre Porto Covo e Milfontes, bem como em algumas áreas húmidas.

Atendendo às quantidades, grande parte destas mercadorias não seguia por via marítima, mas pela terrestre.<sup>1130</sup> Quatro décadas depois, das 200 mil sacas de adubo chegadas ao concelho de Odemira cabia metade ao transporte marítimo e outra metade ao caminho-de-ferro.<sup>1131</sup> Certas mercadorias, como os animais vivos, seguiam, naturalmente, por comboio: como antes se se pormenorizou, em 1915, depois da feira de Agosto, em Sabóia, foram expedidos da estação de Sabóia 11 vagões com bovinos para Lisboa e para o Norte.<sup>1132</sup> Não há qualquer menção, nas fontes compulsadas, à exportação de animais, vivos ou mortos, por via marítima, mesmo antes do caminho-de-ferro, naturalmente dadas as características deste tipo de mercadoria e dos próprios navios de cabotagem.

No início do século XX, o movimento de exportação do porto de Milfontes está reflectido no quadro 22, baseado em Adolfo Loureiro:

Quadro 22. Porto de Milfontes. Mercadorias carregadas, entre 1904 e 1907 (t.)

Anos	Mercadorias carregadas	
	Comércio externo	Comércio interno
1904	-	1.348
1905	-	1.360
1905	-	1.281
1907	279	1.159
Médias	670	1.287

Fonte: LOUREIRO, IV, 1909, p. 130

Quanto ao número de navios que frequentaram o porto e respectiva tonelagem de arqueação podem ser observados no quadro 23. Segundo Adolfo Loureiro, período em quebra no movimento do porto, com uma média de entradas de 40 navios por ano, que se seguiu a um período com 80 a 100 entradas de embarcações.

<sup>1130</sup> Na Linha do Sul e Sueste consta o transporte de vinho, cereais, madeiras, cortiça, forragens, legumes, etc. (ALEGRIA, 1990, 363-387), decerto em parte das estações do concelho de Odemira.

<sup>1131</sup> *Diário de Notícias*, 22 de Novembro de 1929, p. 15.

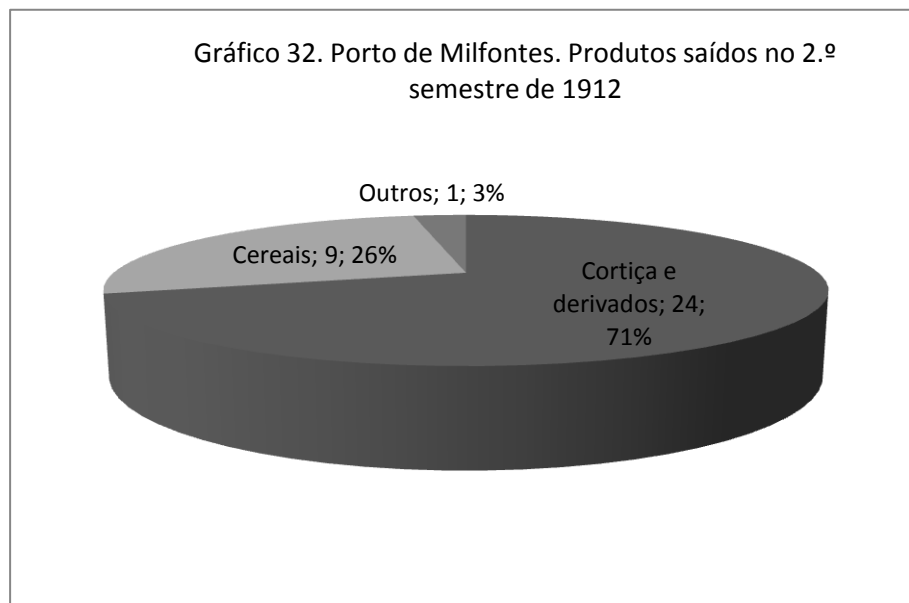
<sup>1132</sup> *Ecos do Mira*, n.º 78, 25 de Agosto de 1915, p. 3,

Quadro 23. Porto de Milfontes. Saídas de navios, entre 1903-1907

Anos	Navios saídos			
	Vela		Vapor	
	N.º	TAB	N.º	TAB
1903	40	1.982,51	1	66,00
1904	39	1.865,77	1	250,00
1905	45	2.292,74	-	-
1906	33	1.765,89	3	210,00
1907	43	2.135,21	3	333,94
Médias	40	2.008,13	2	171,98

Fonte: LOUREIRO, IV, 1909, p. 129.

Em 1912, um jornal local publicava regularmente o movimento do porto, verificando-se que as saídas eram quase todas para Lisboa (gráfico 32).



Além dos produtos mencionados, ocorreram ainda 11 saídas sem indicação de carga.  
Elaboração própria com base em *Rio Mira*, secção “Movimento fluvial”, números diversos.

A cortiça e seus derivados (rolha, quadros e cortiça preparada) ocupavam o primeiro lugar das saídas, sendo que a designação “cortiça” é largamente dominante nos registos. Os cereais incluíam sobretudo o trigo e o milho, mas também cevada e centeio e algum arroz, cuja produção estava a aumentar. Odemira não era uma área especialmente trigueira, embora naturalmente produzisse trigo; aliás, nas últimas

décadas do século XIX e na primeira do XX, as colheitas não terão sido particularmente abundantes, conforme os dados estatísticos.

De salientar, no gráfico 32, o desaparecimento dos combustíveis entre as cargas saídas, o que, não significando total ausência, aponta no sentido de perda de significado nas exportações<sup>1133</sup>, embora, pouco antes, Adolfo Loureiro ainda cite o carvão entre os produtos susceptíveis de alimentar o movimento do porto (LOUREIRO, IV, 1909, p. 130). No mercado de Lisboa, a concorrência do carvão estrangeiro (de pedra e vegetal), aumentada com a abertura do caminho-de-ferro ligando ao Alto Alentejo e a Espanha (ALEGRIA, 1988, pp. 796-798), teria tido impacto na importação do carvão vegetal do Litoral Alentejano, pelo menos até à I Guerra Mundial. O comércio de cepa e de carvão, significativo ou não no movimento marítimo, continuava a ter importância. Em 1914-18, o conflito originou carência e encarecimento de determinados produtos, de que se destacaram os combustíveis. A quebra nas importações portuguesas obrigou, de novo, ao recurso ao carvão vegetal, que voltou a ser expedido pela foz do Mira, após alguns decénios de quase interrupção. Ele estará, em grande medida, na razão do aumento do movimento do porto nesta altura, ao invés do que sucedeu com o porto de Sines. Adaptando as posturas municipais à nova situação, a Câmara de Odemira decidiu, em 1918, regulamentar a saída e tributar as lenhas e madeiras, assim como o carvão, que então se exportava “em grande quantidade”.<sup>1134</sup> De resto, mercadorias como a casca de sobro e o mel e a cera mantinham presença nas saídas, como se vê pela existência em Odemira de negociantes desses produtos, em que sobressai Fortunato Simões dos Santos, negociante de todos os produtos locais.<sup>1135</sup>

---

<sup>1133</sup> Segundo um antigo marinheiro, Jorge da Costa José, a saída de carvão pela foz do Mira aumentou grandemente com a I Guerra Mundial.

<sup>1134</sup> AHMO, AB 1/43, fl. 43v.º (10 de Julho de 1918).

<sup>1135</sup> *Annuario Commercial*, II, 1912, pp. 2212 e 2213.

Fig. 92. Iate (*Conceição dos Santos?*) fundeado no porto de Milfontes



Aparentemente com carga de cortiça sobre o convés, esperando condições para sair. Cerca de 1900.  
Fonte: Bilhete-postal, s.ed., cedido por Joaquim Antero.

Verificam-se ainda saídas de mercadorias que, pela sua menor quantidade ou pela mais ou menos curta presença, não foram mencionadas. É o caso da madeira de pinho para construção naval, saída para o Algarve; para esse transporte estiveram afretados dois barcos, por volta de 1920.<sup>1136</sup>

Perto do fim do período em estudo, em 1914, a Câmara de Odemira enumerava as principais exportações ao queixar-se do mau estado da barra de Milfontes: os cereais produzidos no concelho “ficam sem oferta pela impossibilidade da sua exportação” e “a sua cortiça, uma das de melhor qualidade que o paiz produz, tem uma cotação inferior ao seu valor comparada com a de outras regiões, pela dificuldade do seu transporte”; mencionava ainda as dificuldades de escoamento do minério.<sup>1137</sup> No fim da década de 1920, encontramos aproximadamente a mesma estrutura produtiva e exportadora: o lavrador José Júlio Brito Pais informava que do concelho saíam anualmente 1.500.000

<sup>1136</sup> Informação de Jorge da Costa José.

<sup>1137</sup> AHMO, AC 3/1, fl. 15.



arrobas de cortiça para o estrangeiro (500.000, pelo porto), dois mil moios de trigo, mil moios de cevada, centeio, milho, arroz e feijão.<sup>1138</sup>

Um tipo diferente de mercadoria – o minério – merece tratamento à parte. O seu transporte adicionou uma modesta componente internacional a um movimento portuário fundamentalmente de pequena cabotagem. Desde a década de 1860, constam cargas de minério nos pequenos barcos da cabotagem, em quantidades naturalmente pouco significativas.<sup>1139</sup> No ano de 1866, saíram quatro iates carregados de minério para o porto de Lisboa<sup>1140</sup>, mas não podemos afirmar que se tratasse de minério das minas de Odemira, pois em Julho de 1866, a Câmara arrendava a João Maria Dromgool, engenheiro de minas, 144 m<sup>2</sup> no cais do Peguinho para depositar minério da sua mina do concelho de Ourique para exportação.<sup>1141</sup> Em 1867, porém, já não se registou qualquer carga.<sup>1142</sup> E na década seguinte a irregularidade e as pequenas quantidades caracterizaram as expedições de mineral: em 1872, há registo de cinco cargas em iates, mas duas delas juntamente com cortiça e uma com cepa.<sup>1143</sup> Nos três anos seguintes não encontramos qualquer carga de mineral.<sup>1144</sup> Nunca é indicado o tipo de minério.

Em Outubro de 1888, o vapor inglês *Corintho* saiu de Milfontes e entrou em Sines, sem indicação de carga, embora se possa admitir que em viagem relacionada com a exportação do minério de São Luís.<sup>1145</sup> Em 1889, um vapor inglês descarregou equipamento para laboração mineira, no porto da Casa Branca, e levou minério (LOUREIRO, IV, 1909, p. 118). Nesse ano, dois vapores, de longo curso e grande cabotagem, um inglês e outro norueguês, com uma arqueação total de 633 T., saíram carregados para Inglaterra. Em 1890, saíram mais dois vapores, um deles inglês, de longo curso e grande cabotagem.<sup>1146</sup> Indicações, portanto, da saída de minério para Inglaterra, mas não em grande quantidade. Aliás, estes carregamentos parecem terminar ou interromper-se em 1890.

No que respeita às minas do concelho de Santiago, onde ingleses (sobretudo Thomaz Haffenden) detinham a maioria das concessões<sup>1147</sup>, a produção era escoada por

---

<sup>1138</sup> *Diário de Notícias*, 22 de Novembro de 1929, p. 15, 3.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup> colunas.

<sup>1139</sup> ACM, *Entradas e saídas no porto de Vila Nova de Milfontes*, cx. 294, docs. 208-234.

<sup>1140</sup> *Diário de Lisboa*, 1866, movimento marítimo.

<sup>1141</sup> AHMO, AB 1/9 (25 de Julho de 1866, fl.182).

<sup>1142</sup> ACM, *Entradas e saídas no porto de Vila Nova de Milfontes*, cx. 294, docs. 208-234.

<sup>1143</sup> *Diário do Governo*, Movimento marítimo, 1872.

<sup>1144</sup> *Idem*, 1873, 1874 e 1875.

<sup>1145</sup> *Diário do Governo*, n.º 247, de 27 de Outubro de 1888, p. 2392.

<sup>1146</sup> *Estatística de Portugal. Commercio do Continente do Reino* [...], anos respectivos.

<sup>1147</sup> *Inquérito Industrial*, I, 1891, pp. 78 e 79.

via marítima através da costa de Sines, nomeadamente por Porto Covo e costa da Ilha do Pessegueiro. Em Agosto de 1898, por exemplo, o vapor francês “S. Marcos”, de 554 toneladas de arqueação, carregou mineral junto à Ilha para o porto do Havre, no Norte de França.<sup>1148</sup> O *Inquérito Industrial* de 1890 considerava que estas explorações à superfície, de limitada extensão e baixo teor, não justificavam, só por si, a construção de um caminho-de-ferro, bastando, para o seu escoamento, os portos de Sines e Porto Covo.<sup>1149</sup> No entanto, o banqueiro o suíço Paul Blanchod, que tinha adquirido várias concessões, solicitara, em 1902, a construção de uma via-férrea entre as suas minas e a ilha do Pessegueiro para escoamento do minério, mas nada avançou (ALVES, 2000, p. 391). A população olhava, com curiosidade e incredulidade, os embarques de minério, como se vê nesta quadra popular: “Fui à ilha só p’ra ver / Embarcar o mineral / Se isto dá p’rás despesas / Muito rico é Portugal” (SILVA & SOARES, 1993, p. 34).<sup>1150</sup>

Em termos globais, apesar de muito falado nas fontes escritas, o minério saído pela barra de Milfontes não atingiu escala considerável, em parte, pelo menos, devido às dificuldades operativas do porto, de que havia consciência e que alguns investidores estrangeiros se propuseram, sem consequências, remediar. Naturalmente, outros factores poderão ter intervindo na procura do minério: em 1913, quando algumas minas fecharam, ligou-se o facto às difíceis condições do porto<sup>1151</sup>, esquecendo-se a conjuntura desfavorável relacionada com a depreciação dos preços nos mercados ingleses (GUIMARÃES, 1996, pp. 117 e 120). Se se pode falar numa fase que inclui o minério no movimento do porto, praticamente em todo o período estudado, não parece adequado classificá-la como “ciclo”, no sentido em que o termo se pode aplicar a outro rio do Sul, o Guadiana (GARCIA, 1996), considerando a reduzida dimensão e a intermitência dessa exportação.<sup>1152</sup>

Uma nota sobre o porto de Sines no plano das exportações. A cortiça fez do porto de Sines um porto concorrido pela navegação estrangeira, que aqui vinha carregar matéria-prima e obra. Mas outras mercadorias, como o peixe e o marisco, a fruta e o mel, faziam parte do elenco das mercadorias exportadas.

---

<sup>1148</sup> ACM, *Livro para registo de embarcações saídas do porto de Sines*, 3-IV-1-7, fl. 2.

<sup>1149</sup> *Inquérito Industrial*, I, 1891, p. 79.

<sup>1150</sup> Também informação de Jorge da Costa José.

<sup>1151</sup> *Ecos do Mira*, n.º 2, de 27 de Agosto de 1913, p. 1.

<sup>1152</sup> Já na segunda metade do século XX, o minério explorado na serra do Cercal (Serra da Mina e Rosalgar) foi transportado através da camionagem.

No início da segunda metade de Oitocentos, já era bem perceptível para os contemporâneos a “revolução” ocorrida em Sines, que de pequeno comércio da cabotagem<sup>1153</sup> passara a porto com dimensão industrial e internacional. Escrevia o deputado do Círculo de Odemira, em 1854:

“O Concelho e julgado de Sines tem, há 18, ou 20 annos, augmentado em população e riqueza material quasi o dobro do que foi, em consequência dos Estabelecimentos que ali se criaram para a preparação de cortiça, e commercio directo desta, para Inglaterra e para outros portos do norte da Europa, e estes melhoramentos ainda vão em progresso ascendente com proveito também de muitos julgados visinhos”.<sup>1154</sup>

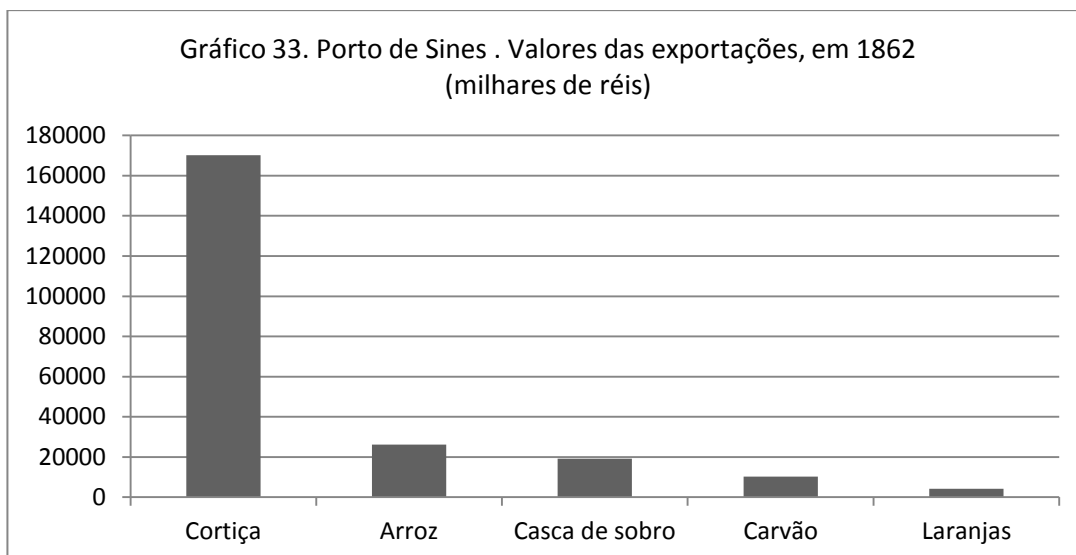
Em 1862, altura em que a economia corticeira se estava a consolidar, num total de 314 embarcações saídas, 60 transportaram cortiça (SILVA, 2010, p. 144), números apesar de tudo enganadores, pois os navios que transportavam cortiça eram em geral muito maiores (gráfico 33). O valor da cortiça saída era então muito superior ao de todos os outros produtos exportados juntos<sup>1155</sup>, representando cerca de 74% do total (SILVA, 2010, p. 128 e 209).

---

<sup>1153</sup> Cfr. ANTT, *Junta de Saúde Pública, Guardas Mores de Saúde Pública dos Portos do Reino com impressos das entradas e saídas dos navios*, 1820, pasta 67, Porto de Sines.

<sup>1154</sup> ANTT, *Ministério dos Negócios Ecclesiásticos e da Justiça*, mc. 567, n.º 9, *Apontamentos para a divisão das comarcas* (assinado pelo deputado José Maria de Andrade, 22 de Novembro de 1854).

<sup>1155</sup> O valor das exportações foi, em 1862, de 229.926\$620 réis, a saber: cortiça, com 2.580.099 quilos, 170.184\$500 réis; casca de sobro, com 712.037 quilos, 19.180\$000 réis; arroz, com 368.181 quilos, 26.085\$660 réis; carvão de cepa e sobro, com 1.140.247 quilos, 10.254\$860 réis; e 1.759 milheiros de laranja, 4.221\$600 (SILVA, 2010, pp. 128 e 209).



Elaboração própria, com base em SILVA, 2010, pp. 128 e 209.

E, entre 1864 e 1880, o número de estabelecimentos corticeiros que se serviam do porto tinha aumentado de três para sete (*ibidem*, pp. 32 e 33). Das 860 toneladas exportadas, em 1845, às 2.580, em 1862, até às 7.000, em 1909, foi uma ascensão que mostra a importância deste “porto corticeiro”.<sup>1156</sup> Em 1843, o País exportou cerca de 3.114 toneladas de prancha e rolha (MENDES, 2002, p. 149), aproximadamente na altura em que Sines exportava mais de  $\frac{1}{4}$  dessa quantidade; em 1865, o País exportou 9.914 toneladas (*ibidem*), e Sines, três anos antes, exportou também mais de  $\frac{1}{4}$ <sup>1157</sup>; e, em 1909, a cortiça trabalhada exportada pelo mesmo porto ainda rondou um décimo da cortiça (prancha, aparas, quadros e rolhas) exportada pelo País.<sup>1158</sup> A cortiça e a sua exportação representaram, pois, para o porto de Sines o principal factor de dinamização do movimento portuário, colocando-o, neste aspecto, no plano dos principais portos portugueses, com Lisboa, Porto, Setúbal, Viana do Castelo e Portimão.

De resto, continuavam a sair cereais, peixe, crustáceos (em 1910, foram capturadas 87.000 lagostas)<sup>1159</sup>, conservas e diversas mercadorias, tudo porém em muito menor quantidade e valor. Algumas destas mercadorias, como os crustáceos e as conservas, não constavam, obviamente, da lista dos tradicionais produtos locais, surgindo com significativa e crescente importância perto do fim do século XIX.

<sup>1156</sup> Não foi possível saber a quantidade de cortiça virgem exportada por este porto.

<sup>1157</sup> Recorde-se que em 1860 a cortiça em prancha saída pelo porto de Sines era computada em mais de 40% do total da saída do País (FONSECA, 1996, p. 65).

<sup>1158</sup> Em 1909, a exportação nacional destes quatro itens ascendeu a cerca de 66.597 toneladas. (BERNARDO, 1946, pp. 252 e 253, *apud* MENDES, 2002, pp. 151 e 152).

<sup>1159</sup> AMSC, AMSC/ AL/CMSC/B/A/ 005/Lv 5, fl. 30v.º

Recorde-se ainda o papel da pequena enseada de Porto Covo, sobretudo enquanto escoador de carvão (LOUREIRO, IV, 1909, p. 93).<sup>1160</sup> De certo modo, essa antiga “especialização” justificava-se, eventualmente entre outras razões, por permitir alternativa à Ribeira de Sines: aqui, os depósitos ocupariam muito espaço, em detrimento de outras mercadorias, e não fariam boa companhia a alguns dos outros produtos que passavam pelo porto, devido particularmente ao pó do carvão.

### *Importação*

No rio Mira, no que respeita à importação, quase tudo o que esta área precisava, desde géneros alimentares a manufacturados, vinha também por via marítima, antes da entrada em funcionamento do caminho-de-ferro. Uma postura “sobre as caravelas”, aprovada pela Câmara de Odemira, em 1772, impedia os mestres de carregarem mercadorias neste porto quando trouxessem os seus barcos vazios<sup>1161</sup>, disposição que só foi abolida depois de instalado, e bem instalado, o Liberalismo. Três produtos, em particular, eram referenciados: o sal, a sardinha e a loiça.<sup>1162</sup> A sardinha, de antiga tradição na alimentação popular, era importante sobretudo para a população do interior. Quanto à loiça, mormente a loiça mais fina, tinha de vir de fora, conquanto na região a olaria produzisse cerâmica mais grosseira. Em 1801, o viajante inglês Robert Southey partiu um copo de vidro na estalagem de Milfontes; disseram-lhe que era necessário mandar vir outro de Lisboa (CABRAL, ed., 1960, p. 59).

Um artigo importante era o sal, proveniente de Setúbal e do Algarve, fundamental na cozinha e na conservação do peixe e da carne: as salmouras para conservar a carne e o toucinho de porco eram comuns e exigiam quantidade significativa do produto.<sup>1163</sup> Outro artigo citado era a cal<sup>1164</sup>, usada na construção e na caiação, embora na região fosse muito comum e antiga a construção em terra (taipa) e em alvenaria de pedra e barro. Certos materiais para construção, como a cantaria, tinham de vir de fora: em 1904, umas portas de ferro e cantarias para a casa da Câmara tiveram de vir de Lisboa, por não se fabricarem localmente.<sup>1165</sup> Depois, uma multiplicidade de produtos, incluídos na chamada “carga da praça” de Lisboa, mas tudo

---

<sup>1160</sup> Por esta altura, também de minério e junco.

<sup>1161</sup> Publicado em QUARESMA, 1993, pp. 144 e 145.

<sup>1162</sup> *Ibidem*.

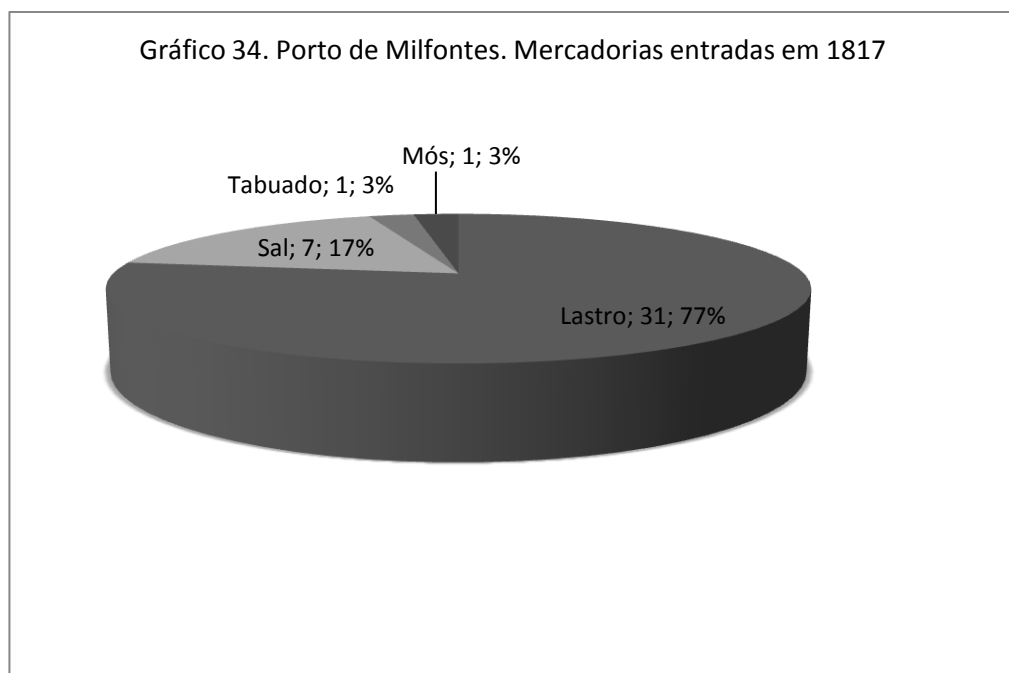
<sup>1163</sup> Em 1883, os republicanos de Odemira criticavam a Câmara por ter lançado imediatamente um imposto sobre o sal, quando o governo o tributou, ao contrário de outras Câmaras que fizeram representações contra o tributo (*O Século*, 885, 27 de Novembro de 1883, p. 1).

<sup>1164</sup> Na margem direita do rio, no sítio da Zambujeira, há vestígios de um antigo forno de cal.

<sup>1165</sup> AHMO, AB 1/33, fl. 105v.º (2 de Março de 1904).

em pequena escala. Em certas alturas, Odemira podia importar cereais: em 1896, face a uma situação de crise agrícola, o concelho foi obrigado a importar farinhas.<sup>1166</sup>

Os dados estatísticos referentes a esse movimento prestam informação mais precisa. Nas entradas no porto, em 1817 (gráfico 34), os navios em lastro chegaram de Lisboa e quase todas as cargas de sal (com uma excepção) de Setúbal, grande centro produtor. Uma carga de “mós de moinho para Odemira” veio de Lagos e o “tabuado” de Lisboa. As cargas de sal vinham “por conta” do mestre, que decerto sabia encontrar localmente quem lhe comprasse a mercadoria ou, pelo menos, esperava venda fácil do produto. De notar a ausência de outras mercadorias, o que mostra ainda um consumo local escassamente dependente do exterior e, portanto, uma economia de subsistência em elevado grau, situação que vai conhecer, contudo, alguma alteração ao longo do século XIX.



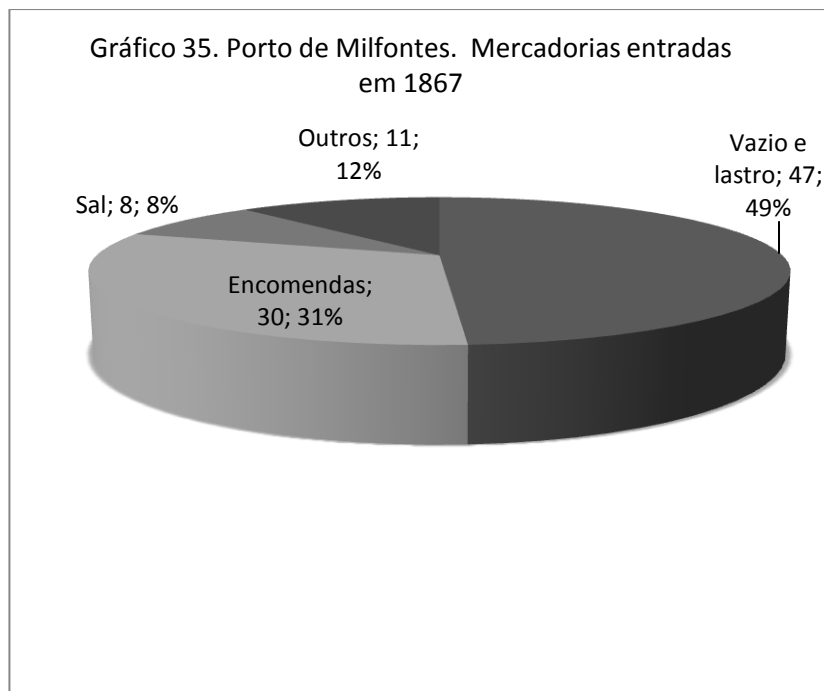
Elaboração própria com base em ANTT, *Inspecção de Saúde Pública, Guarda Mores da Saúde nos Portos do Reino, Entradas e Saídas de Navios*, mç. 29, n.º 15, 1817.

Em 1852, segundo o tenente de engenheiros João Luís Lopes, “a importação reduzia-se a alguns géneros alimentícios e coloniais, sal e tecidos, tudo em pequena escala que pela maior parte era transportado sob o título de encomendas pelos barcos de Aldeia Galega, que vão ali buscar combustíveis” (*apud* LOUREIRO, IV, 1909, p. 121).

<sup>1166</sup> AHMO, AC 1/16, Representação ao rei, de 29 de Janeiro de 1896.

Portanto, segundo esta fonte, o comércio local limitava-se, então, a aproveitar as viagens dos navios que vinham em lastro ao rio Mira para transportar as suas encomendas da praça de Lisboa.

No ano de 1867, verifica-se ainda grande percentagem de navios entrados no porto com a indicação de “vazio” ou “lastro” (gráfico 35), o que bem denota a qualidade de porto de saída de produtos e a debilidade do comércio local, onde, no entanto, as encomendas de Lisboa (decerto boa parte a chamada “carga da praça”) tinham já um peso significativo.



Elaboração própria com base em ACM, *Entradas e saídas no porto de Vila Nova de Milfontes*, cx. 294, docs. 208-234.

No terceiro quartel do século XIX, o grão-de-bico e a batata eram mencionados enquanto produtos quase sempre importados, decerto pelo menos boa parte transportada de barco.<sup>1167</sup> Em 1873, o fiscal de saúde dizia vagamente que Odemira importava por barco “géneros e encomendas”.<sup>1168</sup> Na segunda metade do século XIX, na feira que se realizava anualmente no Peguinho, entre 13 e 15 de Setembro, o sal fazia figura de

<sup>1167</sup> ADB, *Governo Civil, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa das quantidades de cereaes, legumes e outros generos da colheita de 1875, que se presumem necessários para o consumo e sementes*, 27 de Março de 1876.

<sup>1168</sup> ADB, *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida, 1873-1884*, ofício de 23 de Maio de 1873.

mercadoria importante: em 1885, falava-se nos “carros, cavalgadas e mais transportes, que demandam aquelle porto, e pessoas que alli concorrem para venderem os seus generos, e abastecerem-se do sal e outras mercadorias ali expostas a venda para importação e exportação”.<sup>1169</sup> Em 1898 e 1899, duas fontes municipais referiam as importações, mas, avaras em informação, apenas mencionavam a primeira mercadorias da praça de Lisboa e do Algarve e a segunda os adubos.<sup>1170</sup> Quanto a estes, a sua aplicação generalizada na agricultura só se verificou já no século XX.

No registo referente ao 2.º semestre de 1912, embora continue a aparecer significativa a entrada de barcos vazios, e a carga diversa e o sal se mantenham, uma nova mercadoria, o adubo químico para a agricultura, passou a avultar nas entradas. Possivelmente, o gráfico revelaria uma posição menos dominante do adubo se fosse referida a totalidade anual, uma vez que a necessidade deste produto se fazia sentir sobretudo antes da sementeira. Os adubos, cujo ingresso se verifica a partir do último quartel do século XIX, passaram a ocupar lugar relevante nas cargas entradas, chegando mesmo ao primeiro lugar em termos de carga e de valor, em consonância com a difusão do seu uso na cerealicultura. Entre os distribuidores locais contavam-se as fábricas de moagem: em Agosto de 1912, por exemplo, o iate *Senhor dos Passos* trouxe de Lisboa 1.400 sacas de adubo consignado à firma Miranda & Filho.<sup>1171</sup>

De resto, carga diversa em que sobressaía a “carga da praça” de Lisboa, com que se abastecia o comércio retalhista local: mercearias, loiças, petróleo, etc.<sup>1172</sup> Um exemplo de importação menos comum: em Setembro de 1912, o iate *Novo Viajante* descarregou material de construção, no porto da Cuba, para o novo farol do Cavaleiro (cabo Sardão).<sup>1173</sup> Por vezes, vinham pequenas encomendas a cargo do mestre, como em Janeiro de 1902, em que a Câmara Municipal pagou ao mestre Joaquim Inácio, mestre do iate *Estrela de Odemira*, a quantia 400 réis de frete de seis pequenas pedras, para o portal da escola Conde Ferreira, e 5\$450 réis do custo e do frete de uma fateixa de 19,5 kg e respectivo cabo grosso de cairo, para a barca da passagem de Milfontes<sup>1174</sup>;

---

<sup>1169</sup> AHMO, AC 1/11, ofício de 3 de Setembro de 1885 para o director das Obras Públicas do distrito de Beja.

<sup>1170</sup> AHMO, AB 1/28, p. 36v.º (5 de Outubro de 1898); p. 100 (1 de Fevereiro de 1899).

<sup>1171</sup> *O Rio Mira*, n.º 16, de 12 de Setembro de 1912, p. 3.

<sup>1172</sup> Cfr. *Ecos do Mira*, n.º 62, de 21 de Outubro de 1914, p. 2.

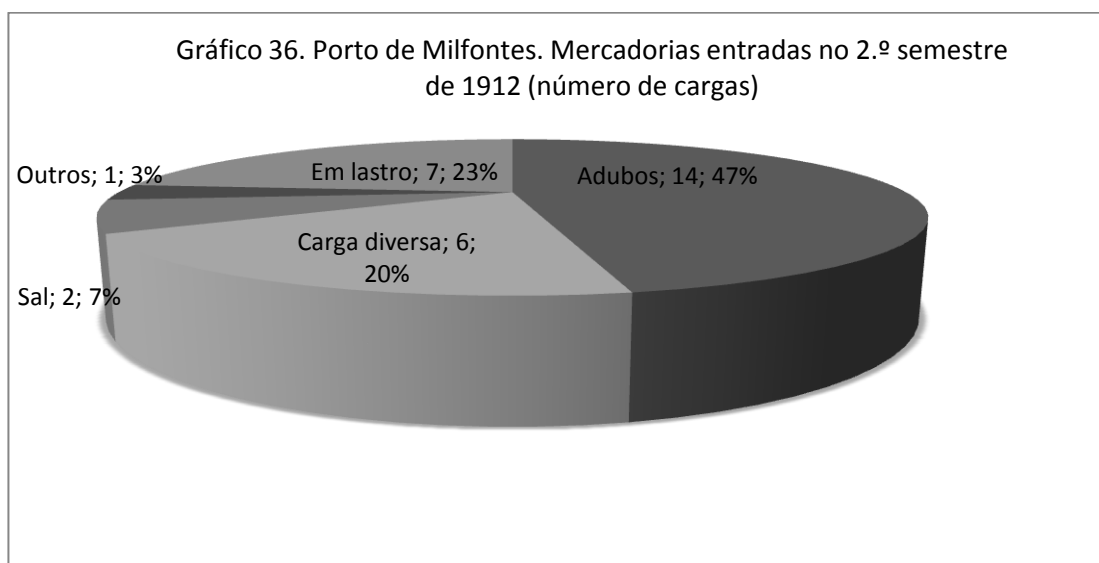
<sup>1173</sup> *O Rio Mira*, n.º 20, 17 de Outubro 1912, secção “Movimento fluvial”.

<sup>1174</sup> AHMO, AB 1/31, fl. 71 (15 de Janeiro de 1902).



em 1904, veio um bilhar para a Sociedade de São Teotónio, cujo custo desconhecemos, que pagou 5\$000 réis de frete (FERNANDES, 2010, p. 12).<sup>1175</sup>

Recorde-se que, depois da abertura das estações ferroviárias, que serviam sobretudo o interior do concelho, há notícia da chegada de mercadorias para a vila de Odemira e para outros lugares: a Sociedade Recreativa de São Teotónio recebeu, em 1910, um gasómetro que veio por caminho-de-ferro (*ibidem*, p.15).



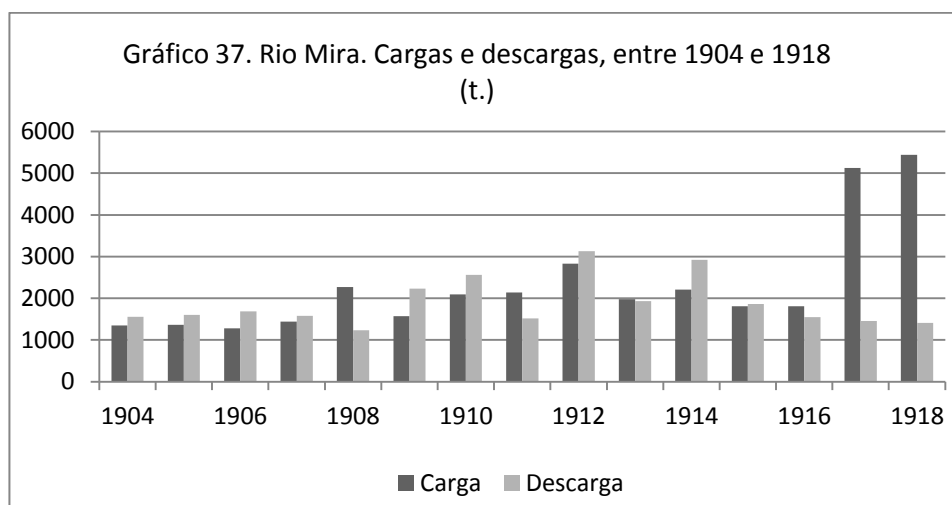
Elaboração própria com base em *Rio Mira*, 1912, “Movimento fluvial”, diversos números.

Na viragem para o século XX as mercadorias descarregadas excediam frequentemente em peso as carregadas, o que representa alteração na antiga relação entre as importações e exportações (gráfico 37). Naturalmente, os níveis de consumo da sociedade local terão aumentado, mas eram as alterações verificadas nos processos agrícolas que estavam na origem do significativo aumento das importações. O adubo, só por si, contribuiu para uma nova relação entre os valores referentes às entradas e às saídas.<sup>1176</sup> Por outro lado, a mercadoria mais exportada, a cortiça, tinha pouca densidade, ocupando muito espaço e pesando pouco. Verifica-se grande alteração nos últimos dois anos do período, com redução das descargas, relativamente aos anos anteriores, enquanto a quantidade das cargas saídas disparou, o que se deverá às condições e carências originadas pela guerra. De facto, a relação importação/exportação desequilibrava-se ainda mais nos períodos de alta do movimento do porto, determinados

<sup>1175</sup> E informação pessoal deste autor.

<sup>1176</sup> Em 1936, a cifra das entradas atingiu os 3.656.587\$80, enquanto a das saídas se ficou em 3.132.051\$00 (*Diário do Alentejo*, n.º 1582, de 20 de Julho de 1937, p. 2).

que eram pela conjuntura nacional e internacional, reflectida na procura dos produtos locais.



Elaboração própria com base em *Commercio e Navegação. Estatística Especial*.

Neste tráfego, o comércio externo era quase insignificante, passando-se largos períodos sem que qualquer navio trouxesse mercadorias directamente do estrangeiro. Na verdade, as importações do estrangeiro eram episódicas e nada tinham a ver com o comércio local, como já foi mencionado.

Quadro 24. Porto de Milfontes. Mercadorias descarregadas, entre 1904-1907

ANOS	Mercadorias descarregadas em toneladas	
	Comércio externo	Comércio interno
1904	—	1.558
1905	—	1.603
1906	—	1.685
1907	—	1.581
Médias	—	1.607

Fonte: LOUREIRO, IV, 1909, p. 130.

Quadro 25. Porto de Milfontes. Navios entrados entre 1903 e 1907

Anos	Navios entrados			
	Vela		Vapor	
	N.º	TAB	N.º	TAB
1903	40	1.982,52	1	66,00
1904	40	1.926,27	1	250,00
1905	45	2.292,24	-	-
1906	32	1.704,39	3	210,00
1907	43	2.135,21	3	333,94
Médias	40	2.008,12	2	171,99

Fonte: LOUREIRO, IV, 1909, p. 129

Os adubos entraram tardiamente na prática agrícola, mas, como antes se referiu, esta mercadoria acabou por se tornar dominante e uma nova e importante área comercial para empresas locais. Em 1915, os adubos químicos eram vendidos localmente por alguns dos principais negociantes e industriais, parte deles proprietários de barcos (Fortunato Simões dos Santos, José Gonçalves de Oliveira, Miranda & Filho).<sup>1177</sup>

Durante a I Guerra Mundial, quando a crise das subsistências se agravava, o Celeiro Municipal procurava abastecer o mercado local, frequentemente por via marítima, e nem sempre a preocupação era o trigo: em 1918, tentava transportar batatas de Monchique para Odemira através do porto de Portimão; do mesmo porto encomendava uma carga de peixe<sup>1178</sup>, decerto a popular sardinha, que, devidamente salgada, resistia a mais ou menos demorado transporte.<sup>1179</sup>

Quanto a Sines, o abastecimento do seu comércio era garantido pela cabotagem, uma pequena dimensão do movimento do porto, mas fundamental para o comércio local. Em 1911, ela estava a cargo de dois iates que faziam viagens regulares a Lisboa e do vapor da carreira Lisboa-Algarve, que, ao todo, transportavam cerca de 2.300 toneladas de mercadorias diversas para a praça de Sines.<sup>1180</sup> E o adubo passou também a sobressair na carga entrada: em 1910, a quantidade importada pelo concelho de

<sup>1177</sup> *Anuário Comercial*, II, 1915, 2405.

<sup>1178</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv 5, fls. 47 – 49.

<sup>1179</sup> Os almocreves que dos portos algarvios vinham vender peixe às terras do interior odemirense eram denominados “sardineiros” (AHJFS, *Livro de Registo de Correspondência da Junta de Paróquia*, iniciado em 12 de Fevereiro de 1914, fls. 17 v.º-18 e 21-21 v.º).

<sup>1180</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 3, fl. 31v.º

Santiago do Cacém através do porto foi de 60.000 sacas, isto é de 3.000 toneladas. A mesma fonte menciona ainda os adubos chegados através da estação ferroviária de Garvão e do rio Mira.<sup>1181</sup>

### **3.7 Transporte de passageiros**

O transporte de passageiros de e para o Mira nunca mostrou peso económico, ao contrário de Sines, que teve acesso, com algumas interrupções, à carreira regular de navio a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve. Em 1848, iniciou-se o atribulado processo que conduziu à inauguração dessa carreira, com escala no porto de Sines. Nessa data foram postas a concurso público as carreiras entre Lisboa e o Algarve e Lisboa e a ilha da Madeira, mas só seis anos depois se formaria a “Companhia Algarviense de Navegação a Vapor”. No entanto, os problemas sucederam-se e, em 1858, o governo fez nova tentativa de restabelecer a carreira. Só, finalmente, a partir de 1860, ela iniciou funcionamento regular, com a entrada ao serviço do vapor *D. Luiz*, de 216 T., da “Empresa Lusitana”, que ligava Lisboa e Vila Real de Santo António (GARCIA, I, 1996, pp. 351 e 352). Antes do seu início, constou em Sines que este porto não seria contemplado nas escalas do vapor, o que originou uma representação da Câmara de Santiago à Câmara dos Deputados lembrando que o porto de Sines não tinha

“menos direito a ser considerado do que qualquer outro porto do Algarve, tanto mais que alli concorre grande movimento de passageiros de muitas terras circumvizinhas, para os quais é mais cómoda a viagem para Lisboa em barco a vapor pelo porto de Sines do que por terra”.<sup>1182</sup>

Em 1864, novo contrato foi preparado para a navegação a vapor entre Lisboa, Açores, Algarve e portos de África, em que não constava a escala em Sines, o que, mais uma vez, obrigou a Câmara de Santiago a representar ao Governo tendo em vista a inclusão de Sines na carreira entre Lisboa e o Algarve; de novo, invocava a falta de

---

<sup>1181</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv 5, fls. 28v.º e 29.

<sup>1182</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 1, Representação n.º 20 (7 de Março de 1860).

alternativas do concelho e dos concelhos vizinhos no acesso à capital, pois não havia uma única estrada e o caminho-de-ferro ficava a doze léguas de distância (a estação mais próxima era a de Beja).<sup>1183</sup>

Nove anos depois, a carreira estava parada e os “povos” do Algarve e do Litoral Alentejano, remetidos ao recurso do “transporte incerto e demorado” dos barcos de vela, notavam a falta do vapor e pediam o seu restabelecimento. A Câmara de Santiago do Cacém voltava a lembrar que o novo contrato devia continuar a contemplar a escala em Sines.<sup>1184</sup> Restabelecido em 1874, o serviço passou para a “Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana”, da firma Alonso Gomes, que assegurava as ligações a vapor na costa portuguesa até ao final do século XIX. No entanto, os contratos decenais com o Estado, em que este garantiu um subsídio governamental para a prestação do serviço, geraram sempre polémica. Nesta carreira, foram empregados três vapores: *Gomes IV*, *Gomes VI* e *Gomes VII* (*ibidem*, pp. 352-355).

A partir de 1914, a empresa dizia não estar interessada em continuar a manter a carreira Lisboa - Algarve devido à concorrência do caminho-de-ferro. O Governo, por seu lado, não via razão para continuar a subsidiar uma instituição concorrente com o comboio (*ibidem*, p. 357). Todavia, a extinção da carreira prejudicava a população: relativamente, ao Litoral Alentejano, em especial na área de influência do porto de Sines (Sines, Santiago do Cacém, Grândola, Cercal), a carência de um transporte marítimo era maior na falta da opção ferroviária (*ibidem*). O comboio alcançou o concelho de Odemira em 1889, mas, mesmo assim, as suas estações ficavam longe, quase não servindo, em qualquer caso, a população dos restantes concelhos do Litoral Alentejano. A linha do Vale do Sado em breve estaria concluída, mas o ramal de Sines teria, apesar de todos os esforços das elites locais, de esperar até 1936. Os interessados fizeram pressão: 115 casas comerciais das povoações da costa alentejana exigiram a continuação da carreira até à conclusão da linha do caminho-de-ferro (*ibidem*, p. 358). E no Parlamento o deputado pelo Círculo, o grandolense Jorge Nunes, batia-se pelos interesses regionais. Ele perguntava, na sessão de 15 de Janeiro de 1914: “Em que condições fica o comércio dessas povoações, de S. Tiago de Cacém e de Sines, no dia em que se desobrigue a Companhia de Navegação para o Algarve de fazer tocar um vapor de quinze em quinze dias no porto de Sines?” (cit. in *ibidem*, II, p. 978).

---

<sup>1183</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 1, Representação n.º 35.

<sup>1184</sup> AMSC, AL/CMSC/B/A/005/Lv. 1, Representação n.º 68.

Finalmente, com o apoio de Afonso Costa, presidente do Ministério, e depois de várias emendas na proposta, foi decidida a abertura do concurso (*ibidem*, I, p. 358).

Durante os anos da I Guerra, a carreira foi afectada, pelo menos nas escalas em Sines. O vapor *Algarve*, capitaneado por José Maria da Rocha, que nos anos anteriores tinha feito a ligação, suspendeu as viagens no princípio de 1915.<sup>1185</sup> Um navio mais pequeno, o *Laura*, de 110 T., assegurou as viagens, por algum tempo, mas de 1916 a 1918, já com Portugal entre os beligerantes, não houve movimento.<sup>1186</sup>

O vapor da carreira Lisboa-Algarve nunca fez escala em Milfontes, nem possivelmente isso alguma vez esteve previsto. Por um lado, as condições de navegabilidade da barra e a sua imprevisibilidade não aconselhavam esta escala; a própria tonelagem dos navios empregados excedia o que era habitual na barra do Mira, como mostram os exemplos do *Gomes IV*, que arqueava 464 T., do *Gomes VI*, 641, e do *Algarve*, 758.<sup>1187</sup> Além disso, o, decerto esperado, escasso movimento de passageiros, e mesmo de cargas, sempre terá afastado essa hipótese. No entanto, até final dos anos 80, quando o comboio passou a ser alternativa, a carreira com escala em Sines seria interessante mesmo para Odemira, constituindo mais uma opção a juntar à cabotagem, em especial para a população de freguesias como Cercal (no concelho de Odemira entre 1855 e 1875), São Luís ou, mesmo, Milfontes. No início da carreira, em Março de 1860, a Câmara de Santiago do Cacém oficiou a de Odemira, solicitando que esta acompanhasse a seu pedido ao Governo para que o vapor *D. Luiz* fizesse escala em Sines, ao que a Câmara de Odemira anuiu.<sup>1188</sup>

No que respeita aos concelhos de Milfontes e de Odemira, o movimento de passageiros entre o rio Mira e Lisboa, em 1845 e 1850, constituiu, respectivamente, 1 e 0,6% do movimento geral de passageiros entrados e saídos daquele porto, com origem no território continental e insular (MATOS, 1980, p. 457). Tratava-se de passageiros transportados, decerto na sua totalidade ou quase, nos veleiros da cabotagem. Nos anos mencionados, o número de passageiros, constantes nos registos da pequena cabotagem, foi respectivamente de 50 e 48, sendo que o número por viagem variou entre zero e 13 passageiros, havendo portanto muitas viagens sem um único passageiro registado. Encontramos oficiais de ofício (sapateiros, ferreiros, um tanoeiro), proprietários,

---

<sup>1185</sup> ACM, *Registo de Embarcações entradas no porto de Sines*, Outubro de 1905-Outubro de 1918, 3-IV-1-7.

<sup>1186</sup> ACM, *Registo de Embarcações entradas no porto de Sines*, Outubro de 1905-Outubro de 1918, 3-IV-1-7, fls. 48-50.

<sup>1187</sup> ACM, *Delegação Marítima de Sines, Registo de navios entrados*, 29/30 – 3-IV-1-7.

<sup>1188</sup> AHMO, AB 1/7, fl. 276v.º (15 de Março de 1860).

negociantes e alguns trabalhadores, praças de pré, estudantes, caixeiros, empregados do contrato do tabaco e da alfândega, um ou outro lojista, carvoeiro, moleiro, pedreiro, carpinteiro e um eclesiástico. Por vezes, viajava-se com a família; as crianças eram acompanhadas por mulheres, decerto as mães.<sup>1189</sup>

O movimento de passageiros com Lisboa distribuía-se naturalmente por Odemira e Milfontes. Não se viajava muito, mas negociantes e proprietários teriam sempre alguma razão para a viagem. Os mancebos incorporados no exército e na marinha, obrigados a sair de casa por obrigação militar, também utilizavam o barco. A presença de oficiais como os sapateiros talvez se relacionasse com a necessidade de ir escolher e adquirir matéria-prima para o ofício. O barco era preferido por diferentes classes sociais, desde trabalhadores, como Manuel Francisco, até figuras com peso económico, social e político, como o Dr. José Maria de Andrade e Manuel António de Brito. Na direcção inversa, isto é, passageiros que vinham a Odemira por qualquer razão, também se encontram exemplos, como os citados “rolheiros”, em 1875.

À entrada do último quartel do século, o número de passageiros tinha aumentado, embora com oscilações: em 1870, 121; em 1875, 74.<sup>1190</sup> Ao contrário do que acontecia duas décadas antes, em quase todas as viagens constavam passageiros. Além dos costumados trabalhadores, negociantes e “artistas”, grande número dos passageiros constavam agora como “marítimos”, o que faz suspeitar de que, de algum modo, boa parte deles tivesse alguma missão na viagem do barco (na estiva, por exemplo).

O barco era, na segunda metade do século XIX, a alternativa mais indicada para quem quisesse viajar entre Odemira/Milfontes e Lisboa. Apesar de condicionado pelo tempo e pelo estado do mar, era mais simples, mais barato e geralmente mais cómodo. Não foi possível obter referências a receitas provenientes de transporte de passageiros, mas, por aquilo que se sabe ser a prática dos mestres dos barcos na primeira metade do século XX, a viagem poderia ser graciosa, ou no máximo muito barata. Fica contudo a dúvida.

Com o caminho-de-ferro, aparece uma alternativa, embora decerto mais dispendiosa. Recorde-se a viagem do juiz Pousão que ainda antes da abertura destas estações, veio de comboio de Beja a Casével e daí de carro até Odemira. No entanto, a partir de 1888, com a possibilidade do transporte ferroviário, a viagem de e para Lisboa

---

<sup>1189</sup> *Diário do Governo*, Secção Movimento comercial, anos respectivos

<sup>1190</sup> *Diário do Governo*, Secção Movimento comercial, anos respectivos.

podia ser feita através das estações das Amoreiras, Luzianes e Sabóia, mas dificilmente para a população mais afastada como a de Milfontes.<sup>1191</sup>

Os navios da cabotagem transportariam também passageiros entre Odemira e Milfontes, tal como o faziam na primeira metade do século XX, viagem que nunca constou ter sido paga. No entanto, em 20 de Maio de 1914, o *Ecos do Mira* noticiava que a firma Manuel António Miranda & Filho adquirira um escalor a vapor para fazer a viagem entre as duas vilas. Com um motor de 10 cavalos e uma lotação de 20 pessoas, o escalor iria fazer o percurso em apenas duas horas, quando antes se fazia, na melhor das hipóteses, em cinco horas. A notícia serviu também para elogiar a firma e o seu papel no desenvolvimento e no progresso de Odemira, que só não era maior devido à oposição de algumas “creaturas que acima do bem dum povo, colocam os seus ódios mesquinhos”.<sup>1192</sup> Nunca terá havido, porém, qualquer carreira regular neste troço fluvial, mas apenas viagens quando era necessário. Aliás, pouco depois, armadores locais adquiriram escaleres com propulsão mecânica que utilizavam como rebocadores, evitando assim o contratempo das marés e facilitando a realização do percurso, o que melhorou as possibilidades de transporte de passageiros entre as duas vilas. Entretanto, os botes a remos continuavam, rio abaixo, rio acima, a fazer o seu silencioso transporte de pessoas e mercadorias, mas não se obtiveram dados sobre os seus custos, sabendo-se apenas que os donos dos botes cobravam pelo serviço.

---

<sup>1191</sup> Veja-se o exemplo de viajantes que, em 1942, vieram do interior do Alentejo até Vila Nova de Milfontes: eles chegaram de comboio à estação ferroviária de Odemira (Luzianes) e fizeram o percurso até à vila no carro do correio, puxado por uma parelha de muares; daqui, com sorte, tiveram uma “boleia” no iate *Rio Mira* até Milfontes (experiência dos pais do autor deste estudo).

<sup>1192</sup> *Ecos do Mira*, n.º 40, 20 de Maio de 1914, p. 1.



Fig. 93. Embarque de passageiros no cais do Peguinho em Odemira, em viagem fluvial para Milfontes (1924).



Fonte: foto do capitão piloto-aviador Pinheiro Correia, cedida por D. Maria do Céu Brito Pais.

### 3.8. Navios, armadores e marinheiros

Em Odemira e Milfontes, não houve, até à segunda metade do século XIX, a não ser excepcionalmente, armadores locais<sup>1193</sup>, facto, só por si, revelador da tradicional dependência do comércio marítimo local face aos centros consumidores.

Por volta de 1690, João Massaia,<sup>1194</sup> “mancebo solteiro e morador na vila de Odemira”, mandou construir um barco, na Praia Grande, em Sines, pelo mestre construtor Mateus de Faria, de Setúbal.<sup>1195</sup> Tratava-se duma embarcação, designada por

<sup>1193</sup> Segundo o Código Comercial de 1888, eram armadores os proprietários ou os afretadores que fizessem equipar o navio (L. III, Tit. I, Cap. II, art. 494, § 2.º).

<sup>1194</sup> Ao que tudo indica, descendente do engenheiro militar Alexandre Massai que nesta região trabalhou durante muitos anos e morreu em Sines, em 1638 (QUARESMA, 2007).

<sup>1195</sup> ADS, 5441/2, fls. 48v.º-49v.º (agradeço a Sandra Patrício a transcrição e a cedência do documento).

“caravela” ou “barco grande que navega de foz a outra”, a que deu o nome de *Santo António*.<sup>1196</sup> Em 1692, ele vendeu ¼ do barco a António Mendes Corvo, morador em Lisboa, pela quantia de 137\$500 réis<sup>1197</sup>, e, em 1694, alienou o resto do navio, por 600 mil réis, a Pedro Gomes Areas, de Setúbal.<sup>1198</sup> A cabotagem no Litoral Alentejano chegou, portanto, a tentar pelo menos um investidor local, mas a sua experiência enquanto armador não terá sido satisfatória olhando a estas sucessivas vendas. Por outro lado, a construção naval não deveria ser comum no Litoral Alentejano, uma vez que, embora o barco tivesse sido construído em Sines, o construtor era de Setúbal. Apesar de tudo, a construção em Sines poderá pressupor a existência nesta vila de mão-de-obra capaz para o efeito, o que não aconteceria em Odemira e Milfontes.

Sendo as embarcações provenientes de outros portos, é natural que tanto os armadores como a maioria dos tripulantes fossem também oriundos dos mesmos portos. Só a partir da segunda metade do século XIX, há informações de marinheiros originários da região a bordo dos barcos da cabotagem<sup>1199</sup>, o que não significa naturalmente que antes os não houvesse.

Nas fontes compulsadas apenas voltamos a encontrar armadores locais a partir da década de 1850, quando a armação mobilizou os recursos do microcapitalismo local, já para o transporte da produção própria, já para a realização de fretes. Os dados prosopográficos permitem entender os contornos da formação deste sector e as suas relações geográficas e com a economia agrária e industrial.

A armação surgiu no rio Mira quando alguns mestres de barcos da margem sul do Tejo, que vinham ao Mira carregar combustível, estabeleceram localmente estreitas ligações económicas. Um deles, António dos Santos, morador em Almada, foi mestre nomeadamente do iate *Jovem Bono II*, que encontramos a transportar mercadorias entre Odemira e Lisboa por meados do século XIX.<sup>1200</sup> António dos Santos tinha relações profissionais com o negociante de Lisboa Fortunato Simões Carneiro, casado com Anunciada Bono Carneiro. O nome do barco referido indicia que Fortunato Simões Carneiro era seu proprietário. Dois filhos deste, Fortunato Carneiro Júnior e Ana Bono

---

<sup>1196</sup> ADB, CDODM2/ 001/ Cx 001/ Lv 002, fl.

<sup>1197</sup> ADS, 5441/2, fls. 48v.º-49v.º

<sup>1198</sup> ADB, CNODM2/ 001/ Cx 001/ Lv 002, fl.

<sup>1199</sup> Não somente na cabotagem. Manuel Aroeira (Manuel “Verdasca”) teria andado, em princípios do século XX, como contramestre, a bordo da barca *Ferreira*, ex *Cuty Sark* (informação de José Francisco). Ele era o mestre do iate *Maria Albertina*, quando este, carregando cortiça e cereal de Odemira para Lisboa, naufragou ao largo do cabo Espichel

<sup>1200</sup> *Diário do Governo/Diario de Lisboa*, secção Serviço de Marinha, anos de 1850-1853, nomeadamente.

Carneiro, seriam em 1855 padrinhos de Fortunato Simões dos Santos, filho de António dos Santos e Angelina da Conceição Pinheiro, que mais tarde se mudaria para Odemira.<sup>1201</sup> Em 1857, a Câmara de Odemira aforou, como foi referido, um terreno no cais do Peguinho a Fortunato Simões Carneiro e sua mulher, Anunciada de Bono Carneiro, por intermédio de António dos Santos, tendo em vista o negócio da cabotagem.<sup>1202</sup> A inserção de António dos Santos na sociedade local é patente através de outros factos: em 1860, por exemplo, ele integrou, com mais cerca de uma vintena de sócios de Odemira e espanhóis, a Sociedade Luso-Espanhola Odemirense, destinada à prospecção e registo de minas no concelho de Odemira.<sup>1203</sup>

Enquanto armador, António dos Santos surgiu, em Janeiro de 1859, numa sociedade com Eduardo Elói Brito de Carvalho, proprietário de Odemira, para exploração do iate *Estrela de Odemira*, que os dois haviam adquirido. António dos Santos é identificado na escritura com a profissão de marítimo, morador na Rua Direita, na freguesia de Santiago, em Almada. Na sociedade, António dos Santos era sócio ostensivo e Eduardo Elói Brito de Carvalho, sócio passivo.<sup>1204</sup> Alguns anos depois, em 1866, a parte do segundo sócio foi, por sua morte, vendida pela viúva, por 350\$000 réis a pagar em quatro anos, a António dos Santos, que ficou detentor da propriedade de todo o barco.<sup>1205</sup> O valor do iate parece, assim, ser calculado em 700\$000 réis. Em 1860, um iate de aproximadamente a mesma tonelagem foi vendido em Aldeia Galega por 1.400\$000 réis (DIAS, 2001, pp. 150 e 152).

No mês de Dezembro de 1880, os irmãos João Inácio dos Santos, marítimo, Fortunato Simões dos Santos e António Mateus dos Santos, negociantes, filhos do citado António dos Santos, requereram à Câmara de Odemira o aforamento de um bocado de terreno junto ao cais do Peguinho para construção dum armazém onde pudessem recolher as mercadorias que os seus iates costumavam “trazer da praça de Lisboa e outros portos”.<sup>1206</sup> A Câmara, no entanto, recusou, pois esperavam-se obras de construção de um novo cais no Porto do Peguinho e de desobstrução do rio, pelo que não convinha maior ocupação deste espaço.<sup>1207</sup> Dos três irmãos, dois fixaram-se na

---

<sup>1201</sup> Também ligada à cabotagem. Do trabalho de genealogia inédito de José Maria Simões dos Santos.

<sup>1202</sup> AHMO, AB 1/7, fls. 58v.º e 59 (28 de Janeiro de 1857).

<sup>1203</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 010/Lv 042, fls. 91v.º-95.

<sup>1204</sup> ADB, CNODM1/001/Cx 006/Lv 027, fls. 7-8.

<sup>1205</sup> ADB, CNODM1/001/Cx. 001/Lv. 006, fls. 9v.º-11.

<sup>1206</sup> AHMO, Requerimento avulso no interior do livro AB 1/14.

<sup>1207</sup> AHMO, AB 1/14, fls. 123 e 123v.º (1 de Dezembro de 1880).

região: João Inácio dos Santos, em Milfontes, e Fortunato Simões dos Santos, em Odemira.

Em Fevereiro de 1865, um outro marítimo proveniente de Almada, freguesia de Santiago, António José dos Santos, então residente em Odemira, proprietário do iate *Senhora da Conceição*, de que era mestre seu filho Fernando António dos Santos,<sup>1208</sup> vendeu metade do barco, por 300\$000 réis, a Maria Madalena, viúva, e a António Maria de Oliveira (um quarto a cada um), ambos moradores em Milfontes. Reservava-se o direito de escolher o mestre.<sup>1209</sup> Em Dezembro de 1873, os mesmos três proprietários, todos moradores em Milfontes, venderam o iate a António Rodrigues Bezerra, marítimo, também residente em Milfontes, pela quantia de 315\$000 réis.<sup>1210</sup> Esta transacção surpreende pela escassa importância envolvida, metade do que seria normal, mas desconhecem-se as razões desse facto. Apenas se observa que nos dois anos anteriores à venda, o barco não aparece no movimento do porto de Milfontes, o que pode fazer suspeitar que o navio se encontrasse em mau estado e a necessitar de conserto.

António Rodrigues Bezerra aparece, em 1898, como proprietário do iate *Pimpão de Odemira*<sup>1211</sup> e, em 1900, como mestre do iate *Flor da Mocidade*<sup>1212</sup> (de que seria também proprietário). Um terceiro barco, o *Andorinha*, ter-lhe-á também pertencido.<sup>1213</sup> Ele era igualmente originário da “Margem Sul”, concretamente de Aldeia Galega, freguesia do Espírito Santo, e fazia a cabotagem entre o porto de Lisboa e o rio Mira: desde aproximadamente 1866, era mestre do iate *Camões* que fazia frequentes viagens entre Lisboa os portos do Litoral Alentejano, em particular Odemira.<sup>1214</sup> Os seus descendentes, instalados em Milfontes, foram proprietários e comerciantes e fizeram parte de sociedades de armadores.<sup>1215</sup>

Em 1884, a armação local era constituída por dois navios de vela, um em Milfontes, outro em Odemira, respectivamente com 54,315 m<sup>3</sup> e 65,000 m<sup>3</sup> de arqueação, mas sem especificação dos nomes respectivos. Sines não consta nesta

---

<sup>1208</sup> Fernando António dos Santos, que nascera em Almada, instalou-se em Milfontes, onde casou em 1863 (ADB, PODM1/Cx. 004/Lv. 007, fls. 1v.º e 2).

<sup>1209</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 010/Lv 044, fls. 24v.º-26v.º

<sup>1210</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 012/Lv 052, fls. 17-18.

<sup>1211</sup> ADS, *Tribunal do Comercio da Comarca de Setúbal, Auto de protesto por avaria do hiate Pimpão d'Odemira*, 666.

<sup>1212</sup> *Anuário Commercial*, 1900, p. 1194.

<sup>1213</sup> Informação de Jorge da Costa José.

<sup>1214</sup> *Diário do Governo*, Secção Movimento marítimo, diversos anos.

<sup>1215</sup> A última geração, desaparecida nos anos 60 do século XX: João Rodrigues Bezerra; Henrique Bezerra; Nicolau Rodrigues Bezerra e Augusto Bezerra.

estatística.<sup>1216</sup> Em 1889, Fortunato Simões dos Santos e João Inácio dos Santos possuíam em sociedade os iates *Novo Viajante* e *Conceição dos Santos*, de que, nesse ano, venderam a terça parte a Francisco Inácio Pinheiro, marítimo, residente em Milfontes, pela quantia de 800\$000 réis.<sup>1217</sup>

Por finais do século XIX, a cabotagem continuava a interessar os negociantes. Fortunato Simões dos Santos mandou construir em 1894, em Milfontes<sup>1218</sup>, pelo construtor de Setúbal João Roque Nunes Sobrinho, um novo iate, o *Rio Mira*, de dimensões algo superiores aos barcos então explorados pelos armadores locais. A sua arqueação oscilava nos registos entre as 64 e as 73 T, surgindo nos averbamentos mais tardios com este último número.<sup>1219</sup> Por sua vez, quando morreu em 1900, o proprietário e industrial José Francisco de Sousa Prado tinha metade do iate *Flor da Mocidade*.<sup>1220</sup>

Em Abril de 1898, José Gonçalves de Oliveira, proprietário rural, morador na Herdade de Gomes Anes (ou Gomes Eanes), na freguesia de Salvador, herdade que confrontava com a margem esquerda do rio Mira, e António Vicente Ferreira, marítimo e pequeno proprietário, de Vila Nova de Milfontes, constituíram uma sociedade de exploração de um iate que haviam mandado construir em São Martinho do Porto, pelo construtor José Rodrigues Assenso, a que deram o nome de *Gomes Eanes da Graça*. O primeiro dos sócios tinha  $\frac{3}{4}$  do navio e o segundo  $\frac{1}{4}$ .<sup>1221</sup> Foi assim o segundo navio mandado fazer de novo, no século XIX, por armadores locais. Em 1909, António Vicente Ferreira acabou por vender a sua parte (“no casco, aparelho e mais pertences”) ao sócio, José Gonçalves de Oliveira, por 150\$000 réis, embora com uma cláusula em que continuava com interesses no barco. Por esta, o vendedor reservava para si, enquanto vivo, a oitava parte dos lucros de exploração do navio, e que querendo o comprador vender a parte podia fazê-lo caso lhe pagasse a quantia de 100\$000 réis, ficando assim sem qualquer direito no barco.<sup>1222</sup> Em Setembro de 1917, em plena guerra submarina, o *Gomes Eanes*, tendo como mestre José Brissos, também seu proprietário, foi torpedeado e afundado ao largo de Sines por um submarino alemão, quando seguia carregado para Lisboa, sendo permitido à tripulação salvar-se no bote.<sup>1223</sup>

---

<sup>1216</sup> *Annuario Estatistico de Portugal*, 1884, 1886, p. 540.

<sup>1217</sup> ADB, CNODM2/001/Cx 016/Lv 101, fls. 7v.º e 8.

<sup>1218</sup> Pelo menos, ele surge com proprietário em 1896.

<sup>1219</sup> *Lista de Navios da Marinha Portuguesa*, vários anos.

<sup>1220</sup> ADB, CNODM2/001/Cx020/Lv 164, fl. 1.

<sup>1221</sup> ADB, CNODM1/001/Cx 012/Lv 097, fls. 21v.º-23.

<sup>1222</sup> ADB, CNODM3/001/Cx 010/ Lv 090, fls. 13v.º-15v.º

<sup>1223</sup> AJFM, *Livro Negro e de Ephemerides de Adelino d' Oliveira*, p. 83; informação de José Damas.

Na viragem do século XIX para o XX, os armadores locais possuíam significativo número de barcos, e a maior parte do tráfego respeitante ao rio Mira era realizado por eles. Em 1900, estavam registados seis: o *Estrela de Odemira*, o *Novo Viajante*, o *Conceição dos Santos*, o *Rio Mira*, o *Gomes Eanes da Graça* e o *Flor da Mocidade*.<sup>1224</sup> No segundo semestre de 1912, entre entradas e saídas, pertenceram aos iates dos armadores de Odemira e de Milfontes 81% das viagens realizadas. De barcos de fora, apenas a chalupa *Jovem Júlia* se “intrometeu” com alguma frequência na lista dos navios entrados e saídos.<sup>1225</sup> No entanto, não se pode falar em linhas regulares de cabotagem, com calendários de entradas e saídas fixas<sup>1226</sup>; nem a navegação à vela, nem as condicionantes do porto, nem o tipo de armadores e, de certo modo, nem o comércio que faziam se ajustavam a essa regularidade.

Entre os armadores, destacava-se, em fins do século XIX, o citado Fortunato Simões dos Santos, já então destacado homem de negócios (compra e venda de cortiça, cereais, mel, cera), produtor agrícola e industrial corticeiro. Como era habitual, detinha a propriedade dos barcos em sociedade com outros sócios: um destes, o seu irmão João Inácio dos Santos, com experiência como mestre, estabeleceu-se em Vila Nova de Milfontes; outro, Francisco Timóteo, seu primo, residia em Almada.<sup>1227</sup> Joaquim Inácio, também sócio e mestre de um dos iates (*Estrela de Odemira*), era oriundo de Aldeia Galega e também se fixou em Milfontes.<sup>1228</sup>

Quando morreu, em 1915, Fortunato Simões dos Santos detinha partes em quatro “iats movidos à vela”, pertencentes ao porto de Vila Nova de Milfontes: um terço no *Conceição dos Santos* e no *Novo Viajante*, no valor de 800\$00, e um quarto no *Rio Mira* e no *Estrela de Odemira*, no valor de 800\$00, assim como um bote a remos, no valor de 10\$00. Foram recebidos em herança por seus filhos, António Fortunato Simões dos Santos e Angelina da Conceição Santos Silva.<sup>1229</sup> Esta era casada com António dos Santos Silva, pelo que a propriedade surge depois em nome de António Fortunato Simões dos Santos e Cunhado.<sup>1230</sup> A calcular pelo montante das partes, o valor destes iates rondava os 1.200\$00 e os 1.600\$00, embora os barcos naturalmente não tivessem o mesmo valor: o *Rio Mira*, por exemplo, era um barco maior e mais

---

<sup>1224</sup> *Anuário Comercial*, 1900, p. 1194.

<sup>1225</sup> *Rio Mira*, vários números, secção “Movimento fluvial”.

<sup>1226</sup> Cfr. VALDALISO, 1997.

<sup>1227</sup> Informação de António Fortunato Simões dos Santos, neto de Fortunato Simões dos Santos.

<sup>1228</sup> Informação de Jorge da Costa José.

<sup>1229</sup> ADB, CNODM3/001/Cx 014/Lv 138, fls. 44v.º-50v.º

<sup>1230</sup> *Anuário Comercial*, II, 1918, pp. 2294 e 2295.

recente do que o *Estrela de Odemira*, e decerto valia mais, pelo que a quantia de 1.600\$00 estaria subvalorizada para o primeiro e sobrevalorizada para o segundo. Só um destes barcos, o *Rio Mira*, foi, como se mencionou, construído no rio Mira. O *Estrela de Odemira* e o *Conceição dos Santos* foram construídos em Setúbal, e o *Novo Viajante*, em Esposende.<sup>1231</sup>

O iate *Senhor dos Passos* adquirido, em princípio do século XX, era propriedade também de uma sociedade local de quatro sócios: Miranda & Filho, fábrica de moagem, Júlio Albano Guerreiro, negociante, comerciante e agente de seguros, J. Barbosa, e Francisco António Ratinho, de Vila Nova de Milfontes, que era também o mestre do barco (ver figs. 94 e 95).<sup>1232</sup> Este iate tinha pertencido ao negociante de Lisboa Francisco Simões Carneiro, altura em que um dos actuais proprietários, João da Silva Barbosa, natural de Veiros, tinha sido seu mestre.<sup>1233</sup>

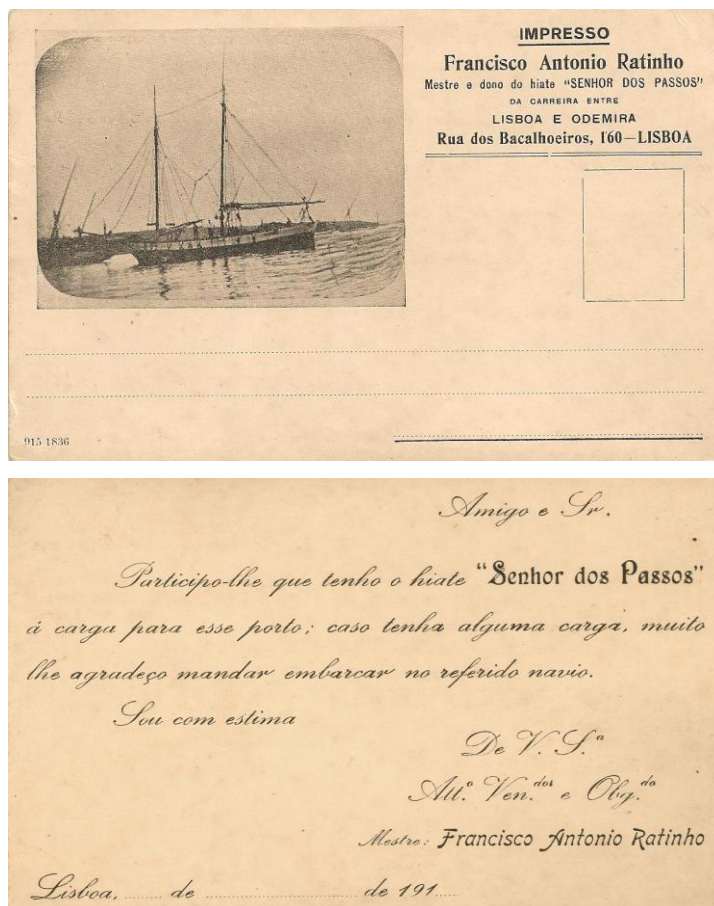
---

<sup>1231</sup> *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa* [...], 1919.

<sup>1232</sup> *Ecos do Mira*, n.º 62, de 21 de Outubro de 1914, p. 2.

<sup>1233</sup> *Lista de Navios da Marinha Portuguesa*, 1918; ACM, *Sines, Registo de Embarcações de Cabotagem*, 35 - 3-IV-2-1, fls. 4 e 9.

Fig. 94. Cartão-postal do mestre e co-proprietário do iate *Senhor dos Passos*, Francisco Ratinho.



Numa das faces, imagem do iate. Fonte: cedida por Rosária de Jesus, de Milfontes.



Fig. 95. Cédula marítima de Francisco António Ratinho.

<p>(2)</p> <p>Distrito marítimo do <u>Setúbal</u></p> <p>Livro n.º <u>1</u></p> <p>N.º <u>50</u></p> <p>Nome <u>Francisco António</u>          filho de <u>Manoel José</u>          e de <u>Francisca Rosa</u>          natural da freguesia de <u>Milfontes</u>          concelho de <u>Odemira</u>          distrito de <u>Setúbal</u>          Nasceu em <u>15</u> de <u>Setembro</u> de <u>1881</u>          Ocupação antes da inscrição <u>Marítimo</u></p> <p>Documentos apresentados para a sua inscrição  <u>de idade.</u></p> <p>Habilitações literárias <u>Ler e escrever e</u></p> <p><u>Delegado do porto de Vila Nova de Milfontes</u>  <u>Delegado do porto,</u>  <u>Joaquim dos Santos Marcelino</u>  <u>p.m. caxa</u></p>	<p>(3)</p> <p>Capitania do porto de <u>Setúbal</u> - <u>Delegado do porto</u>  <u>Vila de Milfontes</u> Folhas n.º <u>50</u></p> <p>Sinais característicos</p> <p>Altura <u>1,55</u>          Boca <u>Reg.</u>          Barba <u>curta</u>          Cabelos <u>curtos</u>          Cór <u>Natural</u>          Nariz <u>Reg.</u>          Olhos <u>castanhos</u>          Sinais particulares</p> <p><u>Francisco António</u></p> <p><u>Sciencia de pae e certidão</u></p> <p><u>contar.</u></p> <p><u>1</u> de <u>Setembro</u> de <u>1910</u></p> <p>O Escrivão,</p>
---	---

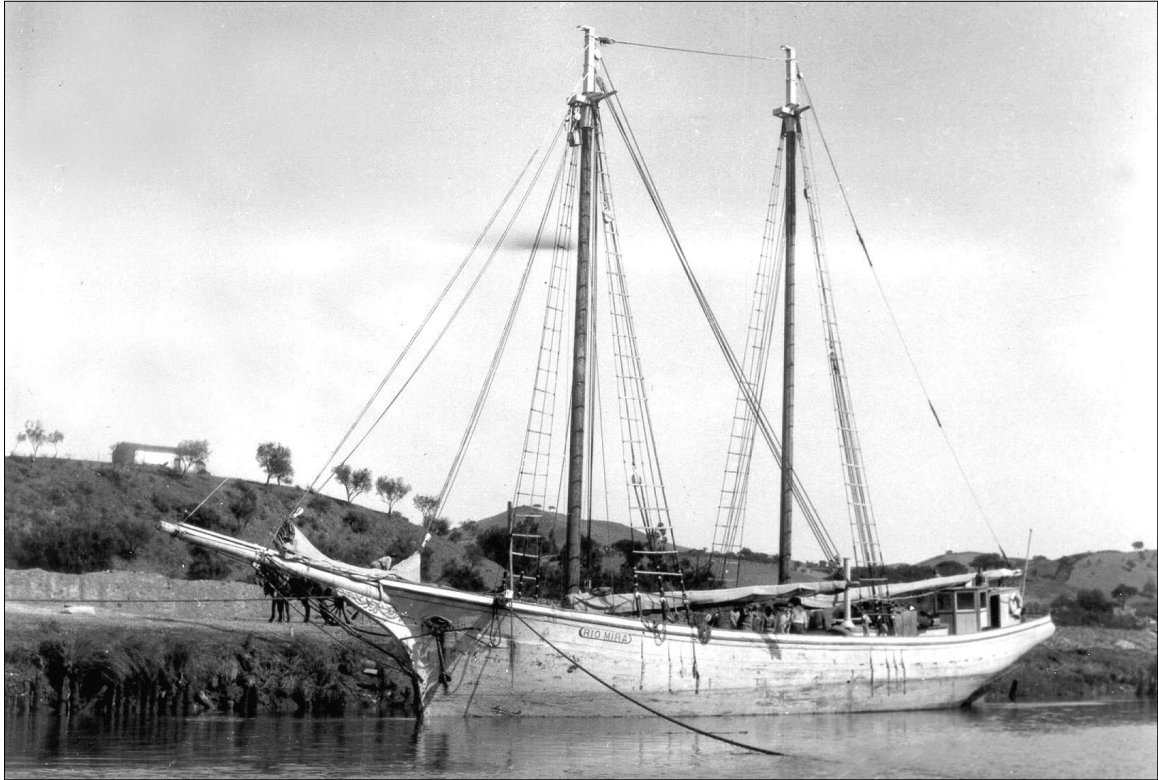
Fonte: cedida por Raul da Cruz, de Milfontes.

Entre os navios dos armadores locais, apenas dois foram feitos em Vila Nova de Milfontes, ambos na praia dos Carris. O primeiro deles foi o citado palhabote (dito então iate) *Rio Mira*, construído por um mestre de Setúbal e lançado à água em 1894.<sup>1234</sup> Localmente não existiam construtores navais, mas havia boas condições naturais: uma praia adequada a estaleiro e abundância de matéria-prima possivelmente a preços mais baixos.<sup>1235</sup>

<sup>1234</sup> O segundo navio construído no mesmo sítio, o palhabote *Milfontes*, foi lançado à água em 1933. Construiu-o, em nove meses, Benjamim Bolais Mónica, membro de uma família de construtores navais da Gafanha da Nazaré, para uma sociedade constituída por Augusto Moura Craveira, Joaquim Rebelo Neves e Henrique António Bezerra, todos de Milfontes (*Ala Esquerda*, n.º 428, de 4 de Jan. de 1934, p.6). A madeira para a sua construção foi obtida localmente: o cavername com carvalho da herdade de Gomeसानes e o casco com tabuado de pinho de perto de Odemira e de Milfontes (informação do seu construtor, Benjamim Mónica).

<sup>1235</sup> Sobre ou carvalho para o cavername e pinho para o tabuado do casco, como se disse.

Fig. 96. Palhabote *Rio Mira*, próximo de Odemira (década de 1950).



Fonte: Câmara Municipal de Odemira, foto Policarpo Godinho.

Durante a I Guerra Mundial, a maioria dos barcos – *Conceição dos Santos*, *Estrela de Odemira*, *Novo Viajante* e *Rio Mira* – pertencia à sociedade de António Fortunato Simões dos Santos & Cunhado.<sup>1236</sup> O *Gomes Eanes*, que, em 1917, era propriedade de Inácio Alão e José Brissos (seu mestre), o primeiro de Odemira e o segundo de Milfontes, foi, como se expôs, afundado nesse ano. Quanto ao *Senhor dos Passos* manteve-se, aparentemente, na mão da mesma sociedade, pelo menos na de Francisco Ratinho.<sup>1237</sup>

Por esta altura, surgiu um novo armador, Joaquim Miguel. Este nome aparece já em 1892 ligado ao mar: com 30 anos de idade, natural de Milfontes, era mestre do iate *Estrela de Odemira*.<sup>1238</sup> Enquanto armador, ele entrou no tráfego entre o Litoral Alentejano e Lisboa, inicialmente para carregar sal de Alcácer para a Capital e na cabotagem com os portos do Litoral Alentejano. Terminada a guerra, passou a fazer

<sup>1236</sup> Conforme o *Anuário Comercial*. No entanto, a sociedade teria outros sócios. António os Santos Silva comprou, depois da guerra, um iate que baptizou de *Judith* (*Rumores do Mira*, n.º 4, de 16 de Maio de 1924, p. 3).

<sup>1237</sup> *Anuário Comercial*, II, 1918, p. 2295.

<sup>1238</sup> ACM, Sines, *Registo de Embarcações de Cabotagem*, 35 – 3-IV-2-1, fl. 11.

sobretudo a cabotagem entre o rio Mira e a Capital. Os seus barcos eram: o *Albertina Marques* (ex-*São João Baptista*), de 45 T, o *Artur II*, de 48 T, e o *Pedro Nunes* (antiga canoa da picada armada em iate), de 30 T. O iate *Albertina Marques* naufragou duas vezes, uma no porto de Lisboa, em 1913, e outra ao largo do cabo Espichel, em 1922, altura em que se perdeu definitivamente. Joaquim Miguel dedicou-se também ao comércio retalhista, com porta aberta em Milfontes.<sup>1239</sup>

---

<sup>1239</sup> Nos anos 20, encontramos outros navios nas mãos de empresários locais, todos, no caso da vila de Odemira, relacionados com os negócios e a indústria. António Fortunato Simões dos Santos comprou o *Alentejo*, construído em 1919, na Figueira da Foz (reconstruído em Odemira, da Sociedade Santos e Neves); a firma António Fortunato Simões dos Santos & Cunhado comprou o *Fortunato dos Santos*; António dos Santos Silva adquiriu o *Judith*, construído em 1920, em Vila do Conde; Pedro Leonardo Neves comprou o *Viajante*, construído em 1920, em Vila do Conde. Em Milfontes, Joaquim António Rodrigues comprou o *Maria Alice*, ex *Estrela do Mar*, construído em 1918, em Aveiro (fontes: *Anuário Comercial*, vários anos; *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*, vários anos). O maior destes navios, o palhabote *Maria Alice*, arqueava 107 TAB, e sentia dificuldades em operar na barra do Mira por excesso de calado; segundo um antigo marinheiro deste barco, ele podia carregar até 300 t e calava, carregado, 16 pés (informação de António Aroeira).

*O rio Mira no sistema portuário do Litoral Alentejano (1851-1918)*

Quadro 26. Navios de armadores locais, cerca de 1900<sup>1240</sup>

Tipo	Nome	Construção		Dimensões				TAB
		Data	Local	Comp.	Com p. f. f.	Boca	Pontal	
Iate	<i>Estrela de Odemira</i>	1830	Setúbal	19.90		5.23	2.00	40.16
Iate	<i>Senhora da Conceição</i>							20.00
Iate	<i>Conceição dos Santos</i>	1815	Setúbal	19.00		5.00	2.02	51.50
Palhabote	<i>Rio Mira</i>	1894	Milfontes	24.06	28.42	6.40	2.39	73.34
Iate	<i>Gomes Eanes da Graça</i>	1897	S. Martinho do Porto	18.50		.62	1.73	32.56
Iate	<i>Senhor dos Passos</i>	1821	Setúbal	18.10		.60	1.90	42.44
Iate	<i>Novo Viajante</i>	1889	Esposende	20.52		.90	2.18	50.88
Iate	<i>Pimpão de Odemira</i>							
Iate	<i>Flor da Mocidade</i>							
Iate	<i>Andorinha</i>							

Fonte: *Lista dos navios de guerra e mercantes da Marinha Portuguesa*, vários anos.

Quadro 27. Navios de armadores locais adquiridos durante a I Guerra

Iate	<i>Pedro Nunes</i>	876	Setúbal	8.54		5.09	1.79	0.05
Iate	<i>Albertina Marques</i>	882	Setúbal	9.26		5.05	1.82	5.00
Iate	<i>Artur II</i>	876	Olhão	9.74		6.06	2.02	8.17

Notas: 1 – As abreviaturas comp. e comp. f.f. significam respectivamente comprimento e comprimento de fora a fora. 2 – Nas fontes consultadas, os números referentes a dimensões e arqueação aparecem, segundo os anos, com pequenas variações. Fonte: *Lista dos navios de guerra e mercantes da Marinha Portuguesa*, vários anos.

<sup>1240</sup> Dados extraídos de *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Ministério da Marinha, *Anuário Comercial de Portugal*, Lisboa, vários anos; ver também documentos em Anexo Documental.

O comércio de cabotagem, ainda que sujeito a várias contingências, podia permitir bons lucros aos armadores, numa altura em que a produção agrícola e industrial aumentava e novos produtos surgiam. Os armadores de Odemira detinham boa parte do tráfego deste porto, embora fizessem fretes entre outros portos.<sup>1241</sup> Naturalmente, o rendimento líquido do tráfego marítimo dependia de variáveis, entre as quais o tipo de mercadorias a transportar, a capacidade líquida para carga do navio, as áreas facultadas à exploração protegida<sup>1242</sup> e, para o rio Mira, as condições físicas de navegação. Os principais armadores locais eram simultaneamente proprietários agrícolas, industriais e negociantes, representando os barcos meios de assegurarem o transporte das mercadorias que produziam ou transaccionavam, mas também de realizarem lucros no transporte marítimo. A armação integrava-se assim também numa estratégia comercial mais vasta, remetendo de algum modo para um “transporte em especulação” (RICHARD, 1988).<sup>1243</sup> Sublinhe-se, finalmente, que, embora grande parte das viagens dos barcos dos armadores locais fosse para transportar mercadorias de e para o rio Mira, os navios podiam ser fretados para outros serviços, por exemplo entre o porto de Lisboa e os portos do Algarve.

A exploração comercial do navio contava, porém, à partida com certo número de despesas, relacionadas com a quota de amortização do capital e reparações, prémio de seguro (ou, em alternativa, arcando com a responsabilidade em caso de sinistro), pagamento a pessoal, combustíveis e outros materiais, direitos marítimos de pilotagem, de porto, etc., despesas de estadia, embarque e desembarque, comissões a agentes, e outras (MATOS, I, 1900, p. 142).

A armação de navios era feita por sociedades por quotas. Mesmo um capitalista como Fortunato Simões dos Santos não possuía individualmente qualquer navio, embora detivesse partes em quatro navios. Além disso, várias vezes as sociedades eram integradas por um marinheiro que desempenhava a função de mestre do barco. Para os que detinham interesses em vários barcos poderia ser uma estratégia simultaneamente para minimizar riscos e para diversificar a capacidade de escoamento dos próprios produtos.

---

<sup>1241</sup> O contrato de locação-condução de uma embarcação designava-se por contrato de fretamento. O frete, isto é, o pagamento efectuado ao fretador pelo serviço de transporte prestado a um afretador, constituía o ganho do navio. Ver *Código Commercial*, 1833, Título IX, Secção I, Art.º I, n.º 1498; *Código Comercial*, 1888, Cap. VI.

<sup>1242</sup> Cfr. *Consulta e Projecto de Decreto Relativo à Cabotagem Maritima*, 1901, 15.

<sup>1243</sup> E sublinham indirectamente a pluriactividade das populações costeiras (BUTI, 2004, pp. 147-161). Cfr. “Le cabotage dans tous ses états dans la France d’Ancien Régime. Définitions, sources, approaches”, 2003, p. 6.

A existência de navegação comercial representou uma importante alternativa, como modo de vida, sobretudo para a população de Milfontes, de onde era natural a maioria dos marinheiros. No final do período estudado, a equipagem dos oito iates que normalmente escalavam este porto era, segundo o delegado marítimo, quase toda constituída por homens de Milfontes, numa média de 5-6 tripulantes por barco.<sup>1244</sup> Além disso, barcos de outros portos, nomeadamente dos algarvios e da área da capitania de Setúbal, também metiam gente de Milfontes. Exemplo: em 1890, toda a tripulação, incluindo o mestre, António José das Neves, do iate *Sado*, da praça de Sines, provinha de Milfontes.<sup>1245</sup> Também são conhecidos alguns casos de marinheiros oriundos de terras interiores: os irmãos José e António Brissos, ambos mestres de barcos, eram naturais do Cercal, embora se tivessem fixado em Milfontes. Muitos dos marinheiros, mesmo oriundos de Milfontes, não tinham uma história pessoal de ligação ao mar, sendo contratados como “moços”.<sup>1246</sup> Trabalhos como a estiva também empregavam braços, tanto em Odemira como em Milfontes.<sup>1247</sup> Além disso, a afluência de barcos e marinheiros tinha algum efeito animador do comércio local. Em 1873, o abastecimento de carne aos navios era disputado entre o marchante, como arrematante do açougue, e outro vendedor, o que a Câmara de Odemira resolveu esclarecendo que qualquer um podia vender por grosso, mas só o marchante o podia fazer a retalho.<sup>1248</sup>

Portanto, num quadro caracterizado por intenso movimento de cabotagem ao longo da costa portuguesa, a oferta de emprego tornava-se abundante, não só nos barcos de armadores locais, mas também em navios de outros portos.<sup>1249</sup> Isso permitia, numa sociedade pouco monetarizada, a possibilidade de ganho impossível na agricultura. Muitos dos jovens marinheiros dos iates andaram embarcados até aforrarem dinheiro para organizarem a vida em terra (“dinheiro para se casarem”).<sup>1250</sup> De resto, em geral, a ligação à terra nunca era quebrada para estes embarcadidos.

---

<sup>1244</sup> ACM, *Delegação Marítima de Vila Nova de Milfontes*, cx. 1367, doc. datado de 18 de Maio de 1920.

<sup>1245</sup> ACM, *Sines, Registo de embarcações de Cabotagem*, 35 – 3-IV-2-1, fl. 5. Mas nos róis que foram consultados aparecem entre quatro e sete (ACM, *Sines, Registo de embarcações de Cabotagem*, 35 – 3-IV-2-1, fls. 18 e 70).

<sup>1246</sup> Informação de Jorge da Costa José e Eduardo Raimundo.

<sup>1247</sup> A estiva era um mundo masculino, em que estavam presentes as proezas de força e resistência e a emulação entre os homens.

<sup>1248</sup> AJFM, *Livro das Sessões da Junta de Parochia de V.ª N.ª de Milfontes*, n.º 1 (1837-1874), fls. 92v.º e 93 (28 de Junho de 1873).

<sup>1249</sup> António Damas (Carcho) andou num barco que fazia fretes para portos do Algarve para o Norte de África e Sul de Espanha, por volta de 1920. Para Ceuta e Melilla, por exemplo, havia cargas de carvão e sal do porto de Portimão.

<sup>1250</sup> Informação de Jorge da Costa José.

Uma questão colocada para o caso de Inglaterra, que também podemos aplicar aqui, é a seguinte: “was the coasting trade a nursery for seamen in that many started there and then moved to deep water work, or did sailors specialise in one or the other”? (ARMSTRONG, 2002, p. 23). Decerto o tráfego costeiro foi “escola” de navegação de muitos, se não a maioria, dos marinheiros portugueses de longo curso; no caso do Litoral Alentejano, não foi, porém, possível verificar, a não ser pontualmente, qual a situação. O próprio recrutamento para o serviço na marinha de guerra era feito, segundo decreto de 1867<sup>1251</sup>, com base na inscrição na matrícula marítima, sendo vedado a qualquer indivíduo inscrito na matrícula e sujeito ao recrutamento embarcar em navio estrangeiro.<sup>1252</sup>

Todos os indivíduos empregados na navegação, tráfego dos portos ou pesca tinham de inscrever-se previamente no *Livro de Inscrição Marítima*, da Capitania ou Delegação Marítima, recebendo a respectiva *cédula*, com a qual podiam exercer o trabalho de marinheiro.<sup>1253</sup> A entrada na vida do mar fazia-se, como se referiu, na categoria de “moço”, em que a par das tarefas menos qualificadas, como acarretar água, se ia aprendendo a arte de marinheiro, ficando no fundo da escala em direitos, nomeadamente no ganho; entre os moços, havia também, conforme a idade e a prática, certa hierarquia. O passo seguinte consistia em ascender à categoria de “camarada”, isto é “marinheiro”, o que se conseguia demonstrando saber e capacidades próprias da função.<sup>1254</sup> O “mestre” era normalmente um homem de maior conhecimento, experiência e autoridade, a menos que, sendo familiar do armador, este, por esse motivo, lhe entregasse o mando; em todo o caso, era do interesse do armador que a dirigir o barco estivesse alguém com competência. Conhecimento não significa necessariamente letras: em 1898, Brás António, mestre do iate *Pimpão de Odemira*, não sabia escrever, mas um dos tripulantes sabia.<sup>1255</sup> De qualquer modo, a qualidade de mestre (ou de arrais) só era obtida após o marítimo provar em exame, diante de um júri idóneo presidido pelo capitão do porto, estar habilitado a exercer essas funções. O exame deveria versar sobre a manobra das velas da embarcação em uso na localidade,

---

<sup>1251</sup> Decreto de 2 de Julho de 1867, in *Diário do Governo*, n.º 157, de 17 de Julho.

<sup>1252</sup> Em 1878, muitos pescadores poveiros não estavam inscritos para fugirem ao recrutamento, possuindo licenças de pesca pois as alfândegas passavam-nas sem exigirem a apresentação da matrícula das embarcações (AMORIM, II, 2001, p. 125).

<sup>1253</sup> Conforme artigos 44.º a 53.º, do decreto de 1 de Dezembro de 1892 (*Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos, Capitánias dos Portos e Respektivas Delegações*, 1892).

<sup>1254</sup> Informações de antigos marinheiros.

<sup>1255</sup> ADS, *Tribunal do Comercio da Comarca de Setúbal, Autos de protesto por avarias do hiate Pimpão de Odemira*, 666.

modo de remediar avarias, condições gerais do rio ou porto, estoques de água, correntes, baixios, marcas para a navegação, atracações, regras para evitar abalroamentos e faróis usados na navegação.<sup>1256</sup> Em 1893 e nos anos seguintes, ocorreram na Capitania de Setúbal exames para mestre e arrais, alguns referentes às Delegações Marítimas de Sines e Milfontes.<sup>1257</sup>

Frequentemente, como se verificou, o mestre era comparte na sociedade proprietária do navio, situação que encontramos em muitos dos barcos de armadores locais. “Mestre” distinguia-se de “capitão” pelo tipo e dimensão do navio que comandava, pela área de acção do navio e, naturalmente, pela exigência técnica de um e de outro. Embarcações como as rascas, os caíques e os iates tinham mestres; os patachos e os navios de vela maiores como os brigues, os lugres e as barcas tinham capitães. O sistema era semelhante noutros países, como em Inglaterra.

Quanto à remuneração, em Portugal o ajuste da tripulação fazia-se segundo vários sistemas em que o soldo e/ou a participação nos lucros entravam em diferentes proporções. No caso da pesca, era frequente a participação nos interesses e na cabotagem através de soldo fixo e participação no frete que o navio ganhasse.<sup>1258</sup> Na costa alentejana, a distribuição dos ganhos, na cabotagem e na pesca, era feita geralmente “a partes”, constituindo-se armadores e tripulação das embarcações numa parceria, em que ficavam solidários nos lucros de cada viagem. Os tripulantes não eram, pois, assalariados; recebiam tanto mais quanto maior fosse o ganho da viagem. Mas podia acontecer que, após uma viagem trabalhosa e demorada, nada recebessem, pois os possíveis ganhos haviam sido consumidos pelas despesas. O sistema era antigo e previsto na lei: no *Código Comercial* de 1833, ele é mencionado a par do assalariado.<sup>1259</sup> Poinard citou-o, em 1910, quando se referiu a um mestre e armador de Setúbal que fazia a cabotagem entre este porto e o de Lisboa.<sup>1260</sup> Em finais do século XIX, os registos das embarcações de cabotagem, em Sines, averbavam no item “Soldadas” a informação “A partes”, como era caso o iate *Senhor dos Passos*, que em breve seria adquirido por uma sociedade de Odemira e Milfontes. Por vezes, aparecem notas como a de que “o sustento da tripulação é por conta do navio”. O iate *Vasco da*

---

<sup>1256</sup> Conforme artigos 147.º e 148.º do decreto de 1 de Dezembro de 1892 (*Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos, Capitania dos Portos e Respectivas Delegações*, 1892, pp. 88 e 79).

<sup>1257</sup> ACM, *Capitania de Setúbal, Registos de Exames de Mestres e Arrais*, 6-XXXVII-5-4.

<sup>1258</sup> ANTHERO, vol. II, 1915, p. 362.

<sup>1259</sup> *Código Comercial*, 1833, art.º XXII, n.º 1461.

<sup>1260</sup> Após deduzidas as despesas de navegação e alimentação, o lucro proveniente dos fretes era dividido em duas partes: a primeira, fixada pelo uso em 55%, pertencia à tripulação (segundo a hierarquia: mestre, marinheiros e moço) e a segunda ao navio. POINARD, II, 1910, 330.



*Gama*, de que eram proprietários José Maria Rodrigues e outro, especifica, em 1913, as condições: com uma tripulação de quatro homens, o produto dos fretes era dividido em 16 partes, a distribuir conforme o quadro 28. A ração, isto é, a despesa com a alimentação, do mestre era de 320 réis e a dos tripulantes de 160 réis.<sup>1261</sup>

Quadro 28. Sistema de “partes” no iate *Vasco da Gama* (45 TAB), em 1913

Partes	A quem se destinavam
9	Navio, isto é, o armador.
2	Mestre
4	Uma para cada camarada (embora só apareçam três no rol)
1	Para pessoal que fizesse algum trabalho a bordo e dividida pela tripulação

Fonte: ACM, 35 - 3-IV-2-1, fl. 88

Tendo em conta a documentação compulsada, a exceção à regra das “partes” ocorria quando o navio se encontrava fretado para portos estrangeiros. Em 1894, os iates *Correio de Sines*, de Jacinto de Jesus Viana, de Sines, com seis tripulantes, e *Andorinha*, de Eduardo de Jesus, do mesmo porto, com cinco, que seguiram de Sines para Orão, com regresso a Lisboa, adoptaram o sistema de “soldadas”. No segundo caso, o mestre auferia 18\$000 réis por mês e os restantes membros da tripulação 12\$000 (dois dos marinheiros), 9\$000 (um dos marinheiro) e 6\$000 (possivelmente o moço, embora não esteja designado). O barco ia ganhando 1\$000 réis por dia, sendo por conta do carregador as despesas da comida da companhia, alfândega, conserto em Portimão e cabos e lona antes comprados.<sup>1262</sup> A propósito, o porto de Orão, no Norte de África, ficava na área abrangida pela cabotagem portuguesa, onde os navios nacionais tinham especiais condições para operar.

Em 1920, o delegado marítimo de Sines, interrogado sobre as condições de trabalho no mar, escrevia “nesta localidade é tudo a partes”.<sup>1263</sup> Sobre Milfontes, possuímos informações referentes ao século XX, as mais precisas já depois do período em estudo. No entanto, vão a seguir reportadas, no pressuposto de que repetiam o que havia muito se praticava.<sup>1264</sup> No iate/palhabote *Milfontes*, lançado à água em 1933<sup>1265</sup>,

<sup>1261</sup> ACM, *Registo de embarcações de cabotagem*, 35 – 3/IV/2/1, fl. 88.

<sup>1262</sup> ACM, *Registo de embarcações de cabotagem*, 35 – 3/IV/2/1, fls. 31 e 34.

<sup>1263</sup> ACM, *Registo de embarcações de cabotagem*, *Delegação marítima de Sines*, cx. 1367-18, doc. de 2 de Novembro de 1920.

<sup>1264</sup> Nesse sentido apontam as informações as informações de antigos marinheiros de Milfontes, nascidos em fins do século XIX, como Jorge da Costa José e José Damas, e os exemplos dos barcos de Sines.

apenas à vela, o sistema sofreu alteração, quando, poucos anos depois, foi dotado de motor auxiliar, passando de 18 para 24 partes (quadro 29). Na passagem da vela para o motor, apareceu um novo tripulante, o motorista, cuja função era mais valorizada do que a de simples marinheiro.

Quadro 29. Sistema de “partes” no palhabote *Milfontes* (73 TAB)

Período da vela		Período de vela e motor	
Partes	A quem	Partes	A quem
2	Mestre	2	Mestre
4	Uma para cada marinheiro	4	Uma para cada marinheiro
$\frac{3}{4}$	Um dos moços	1,5	Motorista
$\frac{1}{2}$	Outro moço	$\frac{3}{4}$	Um dos moços
$\frac{3}{4}$	Mortos (a quem merecer)	$\frac{3}{4}$	Outro moço
10	Navio (armador)	15	Navio (armador)

Fonte: Luís Gonçalves Jóia (marinheiro do navio).

No ano de 1939, no iate/palhabote *Rio Mira*, depois de deduzidas as despesas, constituíram-se 22 partes, sendo 14 para o navio (isto é, o armador) e oito para a tripulação. O mestre recebeu duas partes, o motorista 1,5, os três marinheiros, uma cada um, os dois moços respectivamente  $\frac{3}{4}$  e  $\frac{1}{2}$ , ficando  $\frac{1}{4}$  morto. O quarto “morto” destinava-se a quem o merecesse e saía do armador. Com a indicação “a julgar” ou “a merecer” eram, segundo o regulamento de 1892, matriculados, à partida, alguns indivíduos do rol da equipagem.<sup>1266</sup> O navio realizou em fretes, nesse ano, um total de 104.929\$39. Somando as várias despesas a quantia de 34.905\$24, o líquido foi de 70.024\$15. O valor de cada parte alcançou cerca de 3.182\$00. No entanto, para se ter a noção de como podia variar, de viagem para viagem, os seus extremos estiveram entre o mínimo de 45\$00 e o máximo de 987\$00.<sup>1267</sup> O ganho de cada marinheiro neste ano foi, portanto, cerca de 3.182\$00, tendo o mestre recebido o dobro e o armador 14 vezes mais; o motorista e os moços ganharam também segundo o processo indicado. O sistema das “partes” manteve-se até ao fim do movimento do porto, não constando que alguma vez tenha sido substituído pelo salariado.

<sup>1265</sup> De uma sociedade por quotas, com um capital inicial de 110 contos, aumentado sucessivamente para 190 e 220 contos. A sociedade era composta por Augusto Rebelo Neves (simultaneamente mestre), Augusto Craveira e Henrique Bezerra, todos de Milfontes (cfr. QUARESMA, 1983, p. 40).

<sup>1266</sup> Artigo 85.º do decreto de 1 de Dezembro de 1892 (*Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos, Capitania dos Portos e Respectivas Delegações*, 1892, pp. 62 e 63).

<sup>1267</sup> Contas das viagens do “palhabote-motor *Rio Mira*”.

O volume das despesas, factor naturalmente importante no ganho final de cada viagem, variou também de viagem para viagem. No limite, as despesas podiam exceder o ganho, o que, neste caso, não chegou a acontecer.<sup>1268</sup> Entre as despesas avultaram a “ração” para os homens, o gasóleo para o motor, alfândegas (despachos), pilotagens e diversos. No citado ano, a viagem n.º 2, começada e finda em Lisboa (10 de Março a 28 de Abril), em que a receita foi de 3.322\$70 e a despesa 2.332\$70 (líquido de 990\$00), as despesas distribuíram-se da seguinte forma (quadro 30):

Quadro 30. Palhabote *Rio Mira* – Despesas na viagem n.º 2, em 1939

Ração de 45 dias a 28\$00 cada dia	1.260\$00
Alfândega em Lisboa	252\$50
Alfândega em Setúbal	187\$30
Alfândega em Milfontes	136\$70
Pilotagem em Milfontes	47\$90
Administração Geral do Porto de Lisboa	142\$25
Despesas diversas, conforme nota junta	306\$05
Soma	2.332\$70

Fonte: Viagens do palhabote-motor *Rio Mira* (1939-1942), na posse de José Francisco dos Reis.

Nas despesas diversas, apareceram as seguintes: guarda-fiscal do Jardim do Tabaco (30\$00), um fogareiro (10\$00), camisa para o farol (10\$00), álcool e soda cáustica (18\$60), petróleo em Milfontes (24\$00), petróleo da outra viagem a Setúbal (8\$00), sabão, fósforos e água raz (12\$10), gratificação, desinfecção e passagens (17\$00), práctico à Comporta (30\$00), avisar S. Luís (10\$00), ao Cabecinha de ir receber fretes (15\$80), 15 quilos de carvão em Setúbal (8\$00), cepa em Milfontes (40\$00) e correspondência e despesas do mestre (72\$55). Nas próprias receitas, foram logo deduzidas despesas de estiva: carga da praça de Lisboa para Milfontes, 10% para a descarga; carreto de sacas de trigo para bordo (sacas de 80 kg), de Milfontes para Lisboa, \$20 por cada saca.<sup>1269</sup> Por vezes, ocorreram despesas com pessoal, como o pagamento a um piloto práctico para levar o navio à Comporta, no rio Sado, ou diversos mandados em terra. O mestre, por seu turno, apresentava geralmente a sua própria conta.

<sup>1268</sup> Em viagens muito demoradas, devido ao tempo ou outras causas mais ou menos fortuitas, a tripulação podia comer, literalmente, o lucro esperado.

<sup>1269</sup> Contas das viagens do “palhabote-motor *Rio Mira*”.

Relativamente à pesca, o costume era algo diferente. Nos pequenos botes, de companhias reduzidas, o sistema de distribuição do ganho era “às partes”. Isso acontecia em Milfontes, com a sua pequena “frota” pesqueira de reduzida tonelagem. Em Sines, além da pesca em “botes”, “canoas”, “batéis”, “barcas” e “saveiros” (cerca de 80, ao todo, em 1893)<sup>1270</sup>, com companhias de número incerto, fazia-se a pesca nas armações, em que os membros da tripulação eram assalariados, embora o seu ganho também tivesse uma componente variável proveniente do pescado capturado.<sup>1271</sup>

Em 1893, na armação da pesca de sardinha “Senhora das Salas”, o mandador recebeu a soldada de 25\$000 réis mensais; quanto aos 13 elementos da companhia, ganharam 28\$800, pela temporada de oito meses, mais 15% sobre o valor do peixe que a arte apanhou e as caldeiradas, disposições também ajustadas com os mestres das barcas da armação.<sup>1272</sup> As condições variavam, no que respeitava ao salário: em 1894, na mesma armação, os companheiros ganharam 4\$500 réis mensais, numa temporada de nove meses (de Janeiro a Setembro), mantendo-se a percentagem de 15% sobre o pescado e as caldeiradas.<sup>1273</sup>

Situações de particular gravidade eram os sinistros de que derivavam prejuízos no navio ou na carga, no limite a sua perda, em que a tripulação, mormente o mestre, ou o proprietário podiam ter responsabilidades. Neste caso, logo que chegasse ao porto de destino, o capitão ou o mestre deveria apresentar um relatório da ocorrência, o “protesto de mar”, perante a autoridade encarregada de o legalizar. Este relatório, confirmado pela informação sumária, faria prova em juízo.<sup>1274</sup> Em caso de avaria da carga por inundação, por exemplo, o mestre declarava achar-se o navio em perfeito estado, convenientemente aparelhado, com tripulação habilitada e sem excesso de carga, procurando ressaltar a sua responsabilidade. Foi o que aconteceu em 1898, em Setúbal, com o iate *Pimpão de Odemira*, que encostado ao cais da Senhora da Conceição, com parte da carga por descarregar, fez água durante a noite, tendo-se alagado a carga da

---

<sup>1270</sup> Eram 11 os saveiros, da costa de Santo André, em 1893 (ACM, *Registo de Embarcações e armações*, 36 – 3-IV-2-1, fls. 1-27).

<sup>1271</sup> ACM, *Registo de Embarcações e armações*, 36 – 3-IV-2-1, pp. 29 e ss.

<sup>1272</sup> ACM, *Registo de embarcações e armações*, 36 – 3-IV-2-1, fl. 2.

<sup>1273</sup> ACM, *Registo de embarcações e armações*, 36 – 3-IV-2-1, fl. 29.

<sup>1274</sup> O “protesto de mar” é o “relatório escrito e testemunhado, feito pelo capitão, mestre ou arrais do navio ou embarcação que tenha recebido avarias, quer no próprio navio ou embarcação, quer na carga, causadas pelo mar e vento, e que é apresentado à autoridade marítima do primeiro porto aonde entre” (LEITÃO & LOPES, 1990, p. 434); sem ele, não é possível dar seguimento a qualquer acção judicial ou obter compensação das seguradoras.

primeira estiva do porão grande; o sinistro ficou a dever-se a um rombo no casco possivelmente feito por uma pedra quando o barco ficou em seco em baixa-mar.<sup>1275</sup> Outro exemplo: em Janeiro de 1913, o iate *Albertina Marques*, do mestre Joaquim Miguel, recebeu em Lisboa carga de sardinha “em moura”, destinada a Isla Cristina, mas, quando já estava carregado, um “estoque de água”<sup>1276</sup> inundou o navio, ocasionando deslocação de carga e de objectos sobre o convés, o que o obrigou a adernar e a afundar-se.<sup>1277</sup> A “estiva” era a colocação conveniente da carga a bordo de um navio ou embarcação, de modo a não haver perigo para a segurança do barco e da carga, nem para a integridade da tripulação.<sup>1278</sup> No caso de transportar diversas mercadorias, com densidades diferentes, havia que colocar as mais pesadas no fundo e as mais leves na parte superior, mantendo assim o equilíbrio do navio; era o que acontecia quando os barcos da cabotagem transportavam por exemplo cereais e cortiça, em que esta última vinha sobre o convés.<sup>1279</sup>

Quando o navio transportava grande volume de carga no convés, havia de se adaptar o aparelho do navio e a manobra a essa circunstância, pois as retrancas tinham de ser colocadas mais elevadas e cambavam de bordo sobre o nível superior da carga. No caso dos cereais, havia naturalmente outra razão para irem, ensacados, nos porões: não deviam apanhar água ou humidade. O excesso de carga era, por vezes, uma tentação de mestres e armadores, para mais rentabilizarem as viagens, mas a tentação podia sair cara se o mar se levantasse ou o tempo piorasse.<sup>1280</sup>

---

<sup>1275</sup> ADS, *Tribunal do Comercio da Comarca de Setúbal, Autos de protesto por avarias do hiate Pimpão de Odemira*, n.º 666.

<sup>1276</sup> Agitação violenta da água, causada pelo choque de duas correntes, que pode ocasionar desgoverno ou guinada súbita do navio (LEITÃO & LOPES, 1990, p. 252; ESPARTEIRO, 2001, p. 256).

<sup>1277</sup> ADS, *Tribunal do Comercio da Comarca de Setúbal, Autos de protesto por se ter afundado o hiate portuguez Albertina Marques*, n.º 715. O *Albertina Marques* foi recuperado, mas perdeu-se definitivamente, ao norte do cabo Espichel, em noite de violento temporal na costa portuguesa, quando viajava de Odemira para Lisboa, em 16 de Janeiro de 1922. Ia carregado com 500 sacas de trigo, 136 fardos de cortiça e 30 sacas de cortiça em quadros (*Diário de Notícias*, 22 de Janeiro de 1922, p. 4). Dos seus seis tripulantes, morreram quatro, entre os quais o mestre, Manuel Aroeira “Verdasca”, e um filho do armador, Mário Miguel Marques. Já tinham saído de Milfontes com vento noroeste muito rijo, por insistência do armador para não atrasarem a entrega da carga. Depois de uma arribada a Sines, a atribulada viagem podia ter acabado bem se o mestre tivesse arribado também a Setúbal, mas os custos da entrada neste porto levaram-no a continuar. Ao largo do cabo Espichel, com Cascais à vista, o vento rondou para sudoeste tempestuoso e as vagas varriam o convés. O navio começou a afundar-se ao meter água pela escotilha do rancho, cuja cobertura era segura apenas com o peso dum pedaço de corrente de ferro em cima; antes do afundamento, a tripulação amarrou fardos de cortiça ao bote, em que procurou alcançar a costa (informação de José Damas, marinheiro naufragado).

<sup>1278</sup> “Estiva” era também uma grade que se colocava debaixo da carga para evitar que ela assentasse directamente nos estrados ou paneiros ou recebesse humidade. O termo estiva carregou-se com diversas conotações.

<sup>1279</sup> Por vezes, só com carga de cortiça, era necessário meter lastro.

<sup>1280</sup> Informação dos antigos marinheiros Jorge da Costa José e Eduardo Raimundo.

A vida a bordo dos barcos de cabotagem reproduzia e acentuava hierarquias próprias de terra. Entre “moços”, “camaradas” (isto é, os marinheiros) e mestres estabelecia-se rígida relação, que por vezes se concretizava em discriminações e, até, violências, especialmente de marinheiros sobre os moços. Na atribuição da parte “morta”, a arbitrariedade dos mestres era conhecida do resto da tripulação, que frequentemente os acusava de pura e simplesmente se apropriarem dela. No entanto, verificou-se gradual “democratização” das relações. Naturalmente, as tarefas menos qualificadas eram atribuídas aos moços, embora estes fossem chamados a fazer tudo o que fosse necessário, desde cuidar do fogão à manobra. Em navios como o *Milfontes* ou o *Rio Mira*, o serviço no convés, segundo o habitual sistema de “quartos”, tinha sempre dois homens: um ao leme, outro de vigia. Quando era necessário cambar de bordo, vinha toda a gente ao convés para a manobra. Com mau tempo, a tripulação estava permanentemente pronta.<sup>1281</sup>

Grande parte dos navios de cabotagem (e de pesca) não tinha seguro. Esta prática era corrente em Portugal: no início do século XX, as companhias que possuíam muitos navios não os seguravam, tomando à sua conta os riscos da navegação (MATOS, I, 1900, p. 143). E os pequenos armadores seguiam o mesmo uso. Um armador do porto de Setúbal, mencionado por Léon Poincard, que possuía dois barcos, um deles de apenas 20 T., perdeu o barco maior, que não tinha seguro devido à alta taxa do prémio (POINCARD, I, 1910, pp. 330 e 331). Valeu-lhe a solidariedade dos outros armadores do porto e, mesmo, dos seus clientes, os primeiros possivelmente nas mesmas condições e revendo-se nele e os segundos necessitando dos seus serviços.<sup>1282</sup> Em Março de 1917, das quatro canoas da picada que, durante um temporal, deram à costa em Sines, apenas uma estava segura, em 1.600\$00, na Companhia Comércio e Indústria.<sup>1283</sup> Desconhece-se o que se passava com os barcos dos armadores locais, mas pode-se pôr a hipótese de não ser muito diferente; deve-se, contudo, ter em conta que estes eram frequentemente de homens de negócios, proprietários e industriais. É possível que tenha havido evolução no sentido de aumentarem os navios seguros: no início do século XX, o *Anuário Comercial* começou a publicar nomes de agentes de seguros em Odemira (em 1912 as companhias presentes eram: *A Popular, Tagus, Portugal Previdente* e

---

<sup>1281</sup> Idem.

<sup>1282</sup> Numa solidariedade que encontramos entre gente do mar, sujeita às incertezas e aos infortúnios de uma vida sempre em confronto com o instável elemento marinho (cfr. NUNES, 2005).

<sup>1283</sup> *A Lucta*, n.º 398, 9 de Março de 1917, p. 2.

*Sociedade Portuguesa de Seguros*), o que deverá significar que os seguros, inclusive os marítimos, se tinham aqui divulgado.<sup>1284</sup>

Na vida do mar, com os seus perigos e as suas incertezas, a religião, ou certa religiosidade popular estava frequentemente presente, mesmo se em terra ela não fazia parte das preocupações dos marítimos: quando um homem terminava o seu quarto, dirigia-se ao rancho e dizia “Louvado seja Deus, vai acima, são ... horas”, para acordar o homem do quarto seguinte. No *Senhor dos Passos*, uma imagem do Senhor dos Passos era particularmente venerada pela tripulação, em particular pelo mestre, depois de o navio quase se ter perdido.<sup>1285</sup> Em Sines, a ermida de Nossa Senhora das Salas chegou a ter certo número de ex-votos (FALCÃO & PEREIRA, 1998, p. 98).

O universo marítimo agrupava sob um propósito comum gente de diversa proveniência social e até geográfica. Na navegação comercial armadores, mestres, marinheiros e moços tinham partes e papéis que podiam ser muito diferentes na empresa marítima, mas uniam-se pelo mesmo interesse: entregar a carga, o mais rapidamente possível e sem danos. Este universo, que se materializava no porto e nos barcos que o frequentavam, emanou da estrutura económica que se desenvolveu na segunda metade do século XIX e era suportado por uma classe de homens frequentemente nascidos e criados em contacto com o mar, cujos recursos, em particular os haliêuticos, tradicionalmente aproveitavam.

---

<sup>1284</sup> *Anuário Comercial*, 1912, p. 2212.

<sup>1285</sup> Informação de Raul da Cruz.

## **Conclusão**

Este estudo iniciou-se com a Regeneração, isto é o período em que o regime liberal, consolidado, iniciou uma série de transformações em Portugal, sob a crença em ideias de progresso e de superioridade da ciência e da razão. Ele terminou num período crítico para o País, no rescaldo da I Guerra Mundial, em que a “crise do liberalismo” se avolumava.<sup>1286</sup> Neste lapso de quase sete décadas, o País foi-se transformando, embora arrastasse consigo um pesado lastro de atrasos e anacronismos.

A “litoralização” do País era, no geral, um fenómeno bem perceptível na segunda metade do século XIX. Em 1888, Carlos de Melo observava que mais de metade da população vivia à beira-mar e afirmava: “concentra-se na pesca, dilata-se na navegação, ocupa-se nas marinhas, porfia na construção naval, e alimenta-se e robustece-se com o commercio” (MELLO, 1888, p. 150).

Aumente-se a escala e busque-se o regional. Numa rápida observação, o Litoral Alentejano, com a sua costa de arriba pouco recortada, surge escasso de portos e de povoações portuárias. Um olhar perscrutador revela, porém, uma realidade mais complexa: aqui, desde tempos recuados, encontra-se uma “região portuária”, onde as populações ribeirinhas faziam, como lhes era possível, a exploração dos recursos haliêuticos, e de onde, através dos pontos mais propícios, se escoavam os produtos locais requisitados por mercados mais fortes e distantes.

Ao longo da costa, a pesca e o marisqueio surgiam, naturalmente, em primeiro lugar, como formas de auto-subsistência e de aprovisionamento do mercado local. No caso de Milfontes, o seu pequeno porto de pesca pouco ultrapassou esta dimensão, embora o seu pescado pudesse ser transportado para um pequeno *hinterland* (Cercal, São Luís, Odemira), como deixam ver as notícias da intervenção de almocreves na sua comercialização, por vezes aparentemente com prejuízo do abastecimento local. Já o porto de Sines, com mais pescadores, mais embarcações e processos de pesca mais

---

<sup>1286</sup> Cfr. RAMOS, 1994; BAIÔA (ed.), 2004; SANTOS, 2009.



rendíveis, podia enviar o pescado, por terra, para os concelhos limítrofes, por vezes mais longínquos, e, por via marítima, para outros portos. As condições do porto de pesca de Sines estiveram na base duma actividade pesqueira de significativa dimensão, que deu, inclusive, origem à exportação para o estrangeiro de peixe e de marisco, bem como ao aparecimento da indústria conserveira. O mesmo não se verificou em qualquer dos outros pequenos portos do Litoral Alentejano.

A foz do Mira e a baía de Sines surgem neste trabalho como as duas portas de saída/entrada entre as áreas de influência do rio Sado, a norte, e dos portos algarvios, a sul, com áreas logísticas, isto é, *hinterlands*, contíguas e, em parte, comuns. Se o rio Mira era uma via segura e permitia penetração de cerca de 30 km para o interior, através da navegação fluvial, a sua barra criava limitações ao acesso. Sines era um porto oceânico, sem a vantagem de qualquer troço fluvial, mas também sem problemas operacionais a não ser devidos aos estados do tempo, em que se podia tornar muito inseguro, e à inexistência de suficiente infra-estrutura. Em termos comerciais, a baía de Sines era complementada por dois pequenos ancoradouros, Porto Covo e ilha do Pessegueiro, por onde se fazia algum tráfego. Desta forma, podemos utilizar os conceitos de “sistema” e “subsistema” (GUIMERÀ RAVINA, 2002, pp. 291 e 292), em que o Litoral Alentejano é elemento do sistema portuário português e em que o rio Mira e a baía de Sines, com seus minúsculos anexos, são subsistemas daquele.

O rio Mira, antigo eixo estruturador do território, económica e administrativamente, manteve essa qualidade ao longo do período em estudo. Com uma vila de remota fundação, no fundo do seu troço navegável – Odemira –, obedecia ao modelo organizativo com que o território do Sudoeste peninsular aparece formado já na Idade Média tardia: um centro que se desenvolve na extremidade de um canal fluvial navegável e que polariza, mais ou menos, um determinado território (GARCIA, 1986). Vila Nova de Milfontes é uma vila que surge no trânsito da Idade Média para a Moderna, onde o Poder busca melhorar a função portuária do Mira, em complemento de Odemira. O século XIX colocou esta pequena vila numa encruzilhada: perdeu a sua dimensão castrense e, em termos concelhios, a sua difícil capitalidade foi posta em causa, mas usufruiu da nova valoração dos portos e da modernização da organização portuária portuguesa. No período em estudo, Odemira manteve-se o centro político e económico, enquanto para Milfontes ficou reservada a esfera estritamente institucional portuária (delegação marítima, alfândega, pilotagem, saúde). Em certa medida, Milfontes funcionou como anteporto de Odemira, ainda que essa dimensão não

esgotasse o seu papel portuário, porquanto também possuía um *hinterland* próprio. Além disso, Milfontes, bem mais marítima do que Odemira, provia os barcos de pesca e os navios da cabotagem com as suas tripulações; mesmo quando estes homens faziam parte de sociedades de armadores, o seu papel era frequentemente a bordo enquanto mestres.

Comercialmente, o rio Mira constituía, pois, a coluna vertebral do *hinterland* directo e o eixo de acesso ao arco comercial, através da vila de Odemira, placa giratória das mercadorias importadas e exportadas.<sup>1287</sup> No entanto, “corredor de baixa pressão e de fracos fluxos divergentes” (CAVACO, I, 1976, p. 65)<sup>1288</sup>, o segmento navegável do rio Mira não gerava movimento comercial que se pudesse considerar intenso. Se tivermos em conta o contexto portuário português, mesmo se apenas compararmos com o porto de Sines, com que partilhava a oferta portuária do Litoral Alentejano, o Mira enquadrava-se no que Gordon Jackson designou por “(relatively) unimport ports”.

Apesar de tudo, numa perspectiva holística do sistema portuário, verifica-se que estes pequenos portos, em que se incluíam os do rio Mira (Milfontes e Odemira), ele próprio um micro-subsistema portuário, e o porto de Sines, desempenharam importantes funções económicas, sociais e políticas, relativamente aos *hinterlands* que serviam, e actuaram ao serviço dos grandes portos. Até ao aparecimento do caminho-de-ferro, os portos constituíram a única possibilidade de fazer sair e entrar significativas quantidades de mercadorias na região, de forma rápida e barata, não obstante as dificuldades operativas que os afectavam: sazonalidade, obstáculos físicos em termos de acessibilidade e insuficiências estruturais. Eles possibilitaram também, quando os impulsos da Revolução Industrial chegaram à região, o aparecimento de indústrias que transformavam matérias-primas regionais, com ênfase para os recursos haliêuticos, no caso de Sines, e silvícolas (mormente a cortiça), nos casos de Sines e Odemira.

No século XIX, com a abertura a novos produtos de exportação, cortiça e minério, estes portos tenderam a desenvolver-se, inclusive com notáveis mudanças nos próprios *forelands*. Sines converteu-se em porto internacional, com uma componente corticeira que fazia dele um importante porto neste segmento. Já o rio Mira, não obstante o troço fluvial que permitia uma centralidade mais ampla, teve na sua barra um obstáculo de vulto ao desenvolvimento e diversificação das exportações. A cabotagem marcou, assim, muito vincadamente o tipo de movimento marítimo do rio Mira. E, tal

---

<sup>1287</sup> Cfr. LE BOUËDEC, 2008, p. 19.

<sup>1288</sup> Expressão referente ao vale do Guadiana.

como em muitos outros portos, alguns deles de grande importância, aqui “a cabotagem integra-se num sistema multimodal em que o segmento fluvial é essencial” (LE BOUËDEC, 2008, p. 35).

Na base do movimento marítimo de exportação esteve a estrutura produtiva dos concelhos do Alentejo Litoral, que à entrada da 2.<sup>a</sup> metade do século XIX, era caracterizada pela larga dominância de produtos agrícolas e silvícolas, num *hinterland* pouco povoado e cultivado. A já antiga prática do envio de trigo para a cidade de Lisboa manteve-se regularmente ao longo de todo o período, mas as expedições nunca foram quantitativamente muito significativas, havendo mesmo momentos em que se verificou importação, nomeadamente de cereal estrangeiro, destinada a colmatar carências relacionadas com maus anos agrícolas ou em virtude dos mais baixos preços que oferecia. De resto, uma multiplicidade de produtos, como o milho e outros cereais, o mel e a cera, o tremoço, as frutas e os produtos de origem florestal (combustíveis e cortiça). Os combustíveis vegetais (lenha, cepa, carvão) preencheram a principal fatia das exportações nas décadas de 50 e 60 do século XIX, no seguimento de uma herança de séculos; eles estão então presentes na maioria das saídas, conhecendo clara retracção nas décadas finais do século XIX e início do XX e voltando a estar em alta durante a I Guerra Mundial.

O antigo papel do rio Mira enquanto fornecedor da Capital mostrava-se, no começo da segunda metade do século XIX, a característica dominante, desempenhando Lisboa uma função determinante e reguladora da estrutura do seu comércio. Aqui como noutros lugares, a cabotagem repousou, antes de tudo, sobre a dinâmica da procura.<sup>1289</sup> No entanto, ao entrar o último quartel do século XIX, a cortiça, primeiro apenas sob a forma de matéria-prima, depois também transformada industrialmente, veio alterar, em parte, essa estrutura, inclusivamente criando um segmento exportador internacional, mesmo assim através de transbordo no porto de Lisboa, o que, nesse aspecto, se diferenciava claramente do porto de Sines. Também o minério (em especial o manganés), outro elemento estreitamente ligado à Revolução Industrial, emergiu nas exportações, mas acabou, já por razões de operatividade do porto, já de conjuntura comercial internacional, por nunca se constituir em exportação significativa.

A reconfiguração da estrutura das trocas comerciais e a revolução nos transportes da segunda metade do século XIX, que noutros lugares contribuíram para a

---

<sup>1289</sup> Cfr. LE BOUËDEC, 2008, p. 12.

marginalização dos pequenos portos, que ainda assim se mantiveram até à I Guerra Mundial (BUTI & LE BOUËDEC, 2010), tiveram no caso do rio Mira (e sobretudo do porto de Sines) um papel dinamizador. Baseada em grande parte na produção e fabricação de cortiça, constituiu-se em Odemira uma pequena elite económica de industriais e negociantes, ainda que sempre com uma base de produtores agrícolas e silvícolas, que inclusivamente investiram na armação de navios. O seu protagonismo local incluiu ainda, para a maioria, uma activa intervenção política.

Como mostram os dados prosopográficos, a armação teve, no período estudado, origem em algumas famílias de marinheiros provenientes da margem sul do Tejo, com historial no transporte de cabotagem entre o rio Mira e o rio Tejo, ao longo do século XIX. Através da armação, o microcapitalismo de Odemira/Milfontes encontrou forma de garantir o transporte das suas produções, mas também de assegurar o abastecimento do comércio retalhista local. Além disso, o frete, fazendo parte duma estratégia comercial mais vasta, num contexto proteccionista da cabotagem em Portugal, era aliciante para estes armadores.

À entrada do terceiro quartel do século XIX, além da tradicional função de trânsito de mercadorias, ocorreu uma diversificação funcional portuária no rio Mira, devido sobretudo à instalação da indústria corticeira, que permitiu gerar tráficos de origem fabril. Factor que no caso de Sines teve mais precoce ocorrência, ainda na primeira parte da centúria, e uma maior dimensão, especialmente devido à possibilidade da realização directa de tráfego de longo curso. A cortiça e a sua transformação industrial, exportada em larga escala, introduziram “o factor, porventura, mais importante, de contemporaneidade, no Alentejo Litoral” (MADEIRA, 2010, p. 170). Mas, se no caso de Sines, cedo houve recurso a tecnologia moderna (máquina a vapor), isso não aconteceu em Odemira, onde a indústria se desenvolveu baseada em baixa tecnologia; aqui, nesse aspecto, a excepção foi a moagem, com a instalação de uma unidade a vapor, na viragem do século XIX para o XX, pelas mãos de um empresário de Lisboa. Já perto do fim do período, instalou-se em Odemira uma grande empresa (O. Herold & C.<sup>a</sup>), mas laborou pouco tempo, devido à I Guerra, e não consta que tivesse montado equipamento moderno. Em plena 2.<sup>a</sup> Revolução Industrial, o vapor chegou, pois, com dificuldade a Odemira; outros meios técnicos, como os motores a gás pobre e a electricidade, só surgiram bastante mais tarde. A indústria corticeira instalada localmente não deu, portanto, o passo tecnológico em frente, mostrando como, nesta sociedade, a modernidade possível e o atávico conviviam.

Até meados do século XIX, a função mais generalizada dos portos, também no Litoral Alentejano, era, portanto, a de trânsito; depois, com a modernização, a função industrial, geradora de tráfego por actividades fabris, juntou-se ao tradicional trânsito.<sup>1290</sup> Como sinal e consequência dessa modernização, assente na indústria corticeira, desenvolveu-se também um leque de actividades que podemos incluir no denominado *terciário marítimo de gestão* (GUIMERÀ RAVINA, 1996, pp. 134 e 135), como representações de companhias marítimas, seguros, consignações, consulados e turismo, e surgem os seus veículos de representação como a Associação Comercial de Sines (tipo de corporação que não foi criada em Odemira).

Num quadro em que o Poder apostava no desenvolvimento infra-estrutural e a ciência e a técnica permitiam soluções cada vez mais eficazes, a burguesia estabelecida em Sines e em Odemira defendia a melhoria das suas infra-estruturas – rodovias, ferrovia e portos – assim como o desenvolvimento das comunicações – correios e telecomunicações – embora nem sempre as suas pretensões tivessem sido rematadas com êxito. No caso de Sines, buscou melhorar a sua insuficiente e insegura calheta e assegurar a articulação com o caminho-de-ferro, mas muito pouco conseguiu. Quanto ao rio Mira, foi a melhoria da navegabilidade da barra e do troço fluvial, afectada pelo assoreamento e pelo aumento dos calados dos navios e ideada pela nova valoração concedida aos transportes, que fez mover os interessados; no entanto, aqui, os grandes (e não concretizados) projectos de engenharia hidráulica e de articulação com o caminho-de-ferro vieram dos capitalistas, frequentemente estrangeiros, empenhados no escoamento do minério de ferro e manganés das minas da serra do Cercal, com navios de maior tonelagem.

A modernidade teve reflexos noutros planos que não apenas no estritamente económico. Como escreveu Martinez Shaw, “El intercambio no se limita a cosas tangibles como mercancías, personas o dinero. Poder, ideas, gustos y actitudes afluyen a las ciudades y se distribuyen desde ellas; refinados, simplificados o quizás adaptados a cada estación por el camino” (*apud* FORTEA & GELABERT, 2006, p. 22). No discurso das elites do governo local, sintonizado com as grandes linhas do pensamento corrente, começaram a surgir conceitos como “progresso” e “regeneração”.

As ligações relativamente fáceis com o exterior, pelo porto e pelo caminho-de-ferro, terão ajudado ao contacto com as ideias que fervilhavam na grande Cidade, ainda

---

<sup>1290</sup> Cfr. ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, 1996, p. 71

que elas só tivessem eco aqui por existirem algumas condições endógenas: a opção pela República, antes da revolução de 1910<sup>1291</sup>, e alguma difusão de ideais anarquistas nos campos são indissociáveis dessa circunstância. A resposta à profunda crise (desde logo de subsistência) durante a I Guerra Mundial revestiu formas de luta social e política, com significativas diferenças do tradicional “bandoleirismo”. Formas de acção contemporâneas, como a greve e o associativismo, surgiram entre o operariado agrícola e industrial.

Urbanisticamente, Odemira, em particular, conheceu o seu primeiro plano moderno, de traçado regular, com uma ampla praça de onde partiam duas ruas paralelas, que, pretendendo expandir a vila, o fez dentro de uma estratégia de aproximação ao porto fluvial, bem no interesse da elite municipal. Ainda no domínio urbanístico, novas ideias de embelezamento e melhoria higiénica e sanitária comandaram decisões da Câmara quando construiu um “passeio público”, mandou ajardinar e arborizar e se preocupou com a criação de infra-estruturas, como o matadouro público, o edifício do mercado, os chafarizes para o abastecimento do povo, o novo cemitério, etc.

Os portos assistiram também a um novo fenómeno, que se foi instalando nos tradicionais espaços portuários, ou nas suas proximidades, e aqui se desenvolveu com a Regeneração: o balnearismo. A romântica busca do ambiente marítimo e a talassoterapia chegaram a Portugal por finais do século XVIII e difundiram-se ao longo do século XIX. Em Milfontes, como em Porto Covo, Almogrove ou Zambujeira, de espaços marítimos pouco intensamente ocupados e antropizados, havia lugar para um usufruto balnear pouco conflitual, uma vez que as praias de banhos não coincidiam com os espaços do trabalho. Mas em Sines, as práticas do ócio – o banho, o desporto – encontraram um espaço intensamente ocupado pelo mundo do trabalho marítimo, onde a partilha espacial originou um diálogo por vezes difícil.

Prática de elites, a viligiatura balnear cedo teve impacto nos lugares onde se verificava. A “imagem” pública da praia estava ligada à sua capacidade para oferecer conforto e dar satisfação às “necessidades civilizadas”, que correspondia ao tipo social de frequentador. Deparamos com diferentes praias no Litoral Alentejano, marcadas por esse critério. Contudo, a afluência balnear tendeu a alargar-se a grupos sociais cada vez mais vastos. E uma cadeia de impactos, desde logo o económico, ocorreu nos lugares de veraneio; a tradicional “pluriactividade” da população via-se acrescentada com mais um

---

<sup>1291</sup> Que também aqui acabou por se constituir como uma “alternativa não só à Monarquia, mas também ao(s) socialismo(s)” (CATROGA, 2010, p. 184).

elemento: o apoio, em habitação, alimentação e através duma multiplicidade de serviços, aos banhistas. O balnearismo constituiria a génese de futura feição económica, social e urbana – fundada no turismo –, que, desaparecidas algumas antigas funções portuárias, hoje marca profundamente núcleos populacionais como Vila Nova de Milfontes.

Entrada a segunda metade do século XIX, os dois antigos *unimportant ports* do Litoral Alentejano receberam, pois, as “ondas de choque” da Revolução Industrial e da Regeneração portuguesa, com algum desfasamento cronológico e com semelhanças e dissemelhanças. No caso concreto do espaço influenciado pelo rio Mira, encontram-se, ao longo do período estudado, expressivos sinais do advento da contemporaneidade, mas percebe-se também a persistência de características atávicas. Continuamos a deparar com as crises tradicionais, como as dos maus anos agrícolas; com uma sociedade de uma estrutura demográfica antiga; com uma taxa de analfabetismo muito elevada; com uma rede rodoviária deficiente; com a tardia introdução, na agricultura e na indústria, de novos processos e técnicas; e naturalmente, no plano dos transportes marítimos, com a persistência da navegação à vela e a incapacidade de resolução dos problemas operativos da barra do rio Mira quando isso foi pretendido.

Verifica-se, durante todo o período estudado, a imprescindibilidade regional dos portos alentejanos no transporte e nos contactos com o exterior, que, no caso do rio Mira, estava em vias de se tornar uma espécie de “canto do cisne” pois as mesmas transformações na economia e nos transportes que haviam potenciado as suas qualidades acabariam por, em breve, determinar a sua decadência.

## **Fontes e bibliografia**

### **Fontes manuscritas**

#### **Arquivo Central de Marinha**

- *Delegação Marítima de Sines*, cx. 190.
- *Delegação Marítima de Sines, Registo de elementos para a estatística da pesca*, 11/12 – 3-IV-1-7.
- *Delegação Marítima de Sines, Registo de navios entrados*, 29/30 – 3-IV-1-7.
- *Delegação Marítima de Sines, Registo de navios saídos*, 27/28 – 3-IV-1-7.
- *Delegação Marítima de Vila Nova de Milfontes*, cx. 1367.
- *Entradas e saídas no porto de Vila Nova de Milfontes*, cx. 294, docs. 208-234.
- *Alfândega de Sines*, cx. 6-24.
- *Pasta Direcção de Serviço de Faróis*, cx. 212.
- *Sines, Registo de Embarcações de Cabotagem*, 35 – 3-IV-2-1.
- *Registo de embarcações e armações*, 36 – 3/IV/2/1.
- *Registo de embarcações de cabotagem, Delegação Marítima de Sines*, cx. 1367-18.
- *Capitania de Setúbal, Registos de Exames de Mestres e Arrais*, 6-XXXVII-5-4.

#### **Arquivo Central do Ministério das Finanças**

- *Abastecimento de água, construção de esgotos e pavimentação de ruas (1937-1939)*. ACMF/Arquivo/SG/EMP/ODE/003



### **Arquivo do Cabido da Sé de Évora**

- CEC 5-VI (CARLOS DA SILVA TAROUCA, Inventário das cartas e dos códices manuscritos do Arquivo do Cabido da Sé de Évora, Évora, Ed. Nazareth, 1946, p. 84), Livro, que o Cardeal Dom Anrique Inffante de Portugal Arcebispo de Evora [...] mandou fazer, pêra se escreuerem e registarem, os titolos das prebendas, priorados, e benefícios, comendas, padroados [...] aos onze dias do mês dabril de mil e quinhentos e setenta e sinquo anos.

- Pasta 15, n.º 42, n.º 47.

### **Arquivo Distrital de Beja**

- *Notariais, Odemira*, CNODM1/001/Cx 001/Lv 006; CNODM1/001/Cx 003/Lv 010; CNODM1/001/Cx 003/Lv 012; PODM1/Cx. 004/Lv. 007; CNODM1/001/Cx 006/Lv 027; CNODM1/001/Cx 006/Lv 045; CNODM1/Cx 007/Lv 037; CNODM1/001/Cx 009/Lv 057; CNODM1/001/Cx 012/Lv 097; CDODM2/ 001/ Cx 001/Lv 002; CDODM2/001/Cx 007/Lv 026; CNODM2/001/Cx 010/Lv 042; CNODM2/001/Cx 010/Lv 044; CNODM2/001/Cx 011/ Lv 048; CNODM2/001/Cx 011/Lv 087; CNODM2/001/Cx 012/Lv 052; CNODM2/001/Cx 012/Lv 059; CNODM2/001/Cx 013/Lv 063; CNODM2/001/Cx 013/Lv 063; CNODM2/001/Cx 013/Lv 102; CNODM2/001/Cx. 015/Lv. 142; CNODM2/001/Cx 016/Lv 101; CNODM2/001/Cx 018/Lv 139; CNODM2/001/Cx 019/Lv 147; CNODM2/001/Cx 019/Lv 148; CNODM2/001/Cx 020/Lv 160; CNODM2/001/Cx 020/Lv 163; CNODM2/001/Cx 020/Lv 164; CNODM2/001/Cx 020/Lv 165; CNODM2/001/Cx 023/Lv 200; CNODM3/001/Cx 006/Lv 045; CNODM3/001/Cx 010/ Lv 090; CNODM3/001/Cx 010/Lv 092; CNODM3/001/Cx. 013/Lv. 128; CNODM3/001/Cx 014/Lv 138; CNODM3/001/Cx 016/Lv 156; CNODM3/001/Cx 018/Lv 171; CNODM2/001/Cx 022/Lv 187.

- *Paroquiais, Vila Nova de Milfontes*, PODM11/Cx. 004/Lv. 007.

- *Paroquiais de São Teotónio*, PODM09/01/Cx 003/Lv 022.

- *Governo Civil, Odemira, Administração do Concelho, Correspondência recebida*, anos de 1862-1870.

- *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Mappa demonstrativo da produção vinicula havida n'este concelho no anno de 1890* (19 de Novembro de 1890).

*O rio Mira no sistema portuário do Litoral Alentejano (1851-1918)*

- *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Mappa demonstrativo da sementeira e produção d'arroz havida n'este Concelho no anno de 1890 (19 de Novembro de 1890).*

- *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Anno de 1890, Mappa demonstrativo da laranja e limão havida n'este Concelho no anno supra (24 de Maio de 1890).*

- *Governo Civil, Relação de produção agrícola referente ao distrito, 1892-1903, Mappa da produção de trigo nos diferentes concelhos d'este districto [...], 17 de Agosto de 1892.*

- *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, Produção e existência do trigo e centeio, 20 de Outubro de 1916.*

- *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, Produção e existência de milho, arroz, feijão, batata de regadio e mosto, 11 de Janeiro de 1917.*

- *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, Produção e existência de milho, arroz, feijão, batata de regadio e mosto, 11 de Janeiro de 1917.*

- *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, Produção da existência do vinho e azeite, 18 de Maio de 1917.*

- *Governo Civil, Administração do concelho de Odemira, Correspondência recebida, 1892-1896, Anno de 1895, Mappa numérico dos gados existentes n'este concelho no anno supra.*

- *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Mappa demonstrativo da quantidade, qualidade e valor das lãs havidas n'este concelho no anno de 1890 (7 de Agosto de 1890).*

- *Governo Civil, Odemira, Correspondência recebida, Administrador do concelho, 1885-1890, Anno de 1889, Mappa demonstrativo da produção d'azeite havida n'este concelho no anno supra, 1 de Fevereiro de 1890.*

- *Governo Civil, Relação da Produção Agrícola referente ao Distrito, 1901-1903, C 22/P.11/Cx 9/doc. 11.*

- *Governo Civil, Correspondência recebida do Administrador do concelho de Odemira, 1885-1890, Mappa demonstrativo da quantidade de cêra e mel produzida neste concelho no anno de 1890 (7 de Agosto de 1890).*

- *Governo Civil, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa das quantidades de cereaes, legumes e outros*

*gêneros da colheita de 1875, que se presumem necessários para o consumo e sementes, 27 de Março de 1876.*

*- Governo Civil, Relação da produção agrícola referente ao distrito, 1892-1903, Produção em hectolitros dos gêneros abaixo designados (anos de 1901, 1902 e 1903).*

*- Governo Civil, Mapas da produção agrícola e gêneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, districto administrativo de Beja, Mappa demonstrativo da quantidade de cera e mel produzida neste districto no anno de 1875, 5 de Abril de 1876.*

*- Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e gêneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Concelho de Odemira, Mappa demonstrativo da sementeira e produção d'arroz havida n'este concelho no anno de 1873, 22 de Outubro de 1873.*

*- Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e gêneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa demonstrativo da produção vinicula havida n'este concello no anno de 1875, 24 de Novembro de 1875.*

*- Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e gêneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Com.<sup>co</sup> d'Odemira, Mappa da producção da laranja e limão havida n'este concelho no anno de 1875, 3 de Maio de 1875.*

*- Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e gêneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Anno de 1876, Com.<sup>co</sup> d'Odemira, Mappa da producção d'azeite havida n'este concelho no anno supra, 12 de Março de 1877.*

*- Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e gêneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa da producção de nozes, amêndoas, castanhas e avelãs neste Districto, no anno de 1876, 18 de Maio de 1877.*

*- Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e gêneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa demonstrativo da produção de cereaes, legumes e outros gêneros n'este Districto no anno de 1875, 15 de Maio de 1876.*

*- Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e gêneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Conc.co de Odemira, Mappa demonstrativo da quantidade qualidade e valor das laãs havida neste concelho no anno de 1875, 1 de Setembro de 1875.*

*O rio Mira no sistema portuário do Litoral Alentejano (1851-1918)*

- *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa da produção d' azeite n'este Districto no anno de 1875, 7 de Julho de 1876.*

- *Governo Civil, Agricultura, Mapas da produção agrícola e géneros dos concelhos do distrito de Beja, 1872-1876, Mappa da produção d' azeite n'este Districto no anno de 1876, 16 de Maio de 1877.*

- *Governo Civil, Distrito de Beja, Com.co d'Odemira, Mappa da produção cerealífera do concelho supra no anno agricola de 1891 a 1892 (proveniente da Administração do Concelho de Odemira), 1 de Setembro de 1892.*

- *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, 20 de Outubro de 1916.*

- *Governo Civil, Agricultura, Relações de produção agrícola, 1916-1917, Produção e existencia de lã, 17 de Agosto de 1917.*

- *Governo Civil, Maço 88, n.º 530, Inventário dos Bens das Confrarias de Santa Clara (1861).*

- *Governo Civil, Correspondência extraordinária recebida de diversas entidades, 1890.*

- *Governo Civil, Processos de abandono de minas no concelho de Odemira, 1853-1917.*

- *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida, 1862-1870.*

- *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, Correspondência recebida, 1873-1884.*

- *Governo Civil, Administrador do concelho de Odemira, correspondência recebida, 1892-1896.*

- *Governo Civil, Correspondência expedida para os administradores de concelho, Jan.-Jun. de 1891.*

**Arquivo Distrital de Setúbal**

- *Sines, Notariais, 5441/2*

- *Tribunal Judicial da Comarca de Santiago do Cacém, Autos de execução, n.º 8450.*

- *Tribunal do Comercio da Comarca de Setúbal, Auto de protesto por avaria do hiate Pimpão d'Odemira, 666; Auto de protesto hiate Albertina Marques, 515.*

- *Tribunal Judicial da Comarca do Seixal, Autos de recurso sobre contribuição industrial, 27/1648, Cx 414 B/5868.*

### **Archivo General de Simancas**

- *Secretarias Provinciales, Consejo de Portugal, Legajo 1457.*

### **Arquivo Histórico de Estradas de Portugal**

- *Ponte de Odemira, DSPT 16136.*

### **Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas**

- *Comissão de Estatística Cadastro do Reino, mç. CECR 7/9, docs. 4 e 6.*

- *DGCAM, Mapa da produção de cereais e legumes nos diversos distritos, RA-3S, 7, Districto Administrativo de Beja, Mappa da colheita de cereaes, Legumes e outros géneros no corrente anno de 1856 e Mappa das quantidades de Cereaes, Legumes e outros géneros da colheita de 1856, que se presumem necessárias para consumo e sementes.*

- *DGCAM, Mapas do gado existente nos diversos distritos, RA-3S, 9, Districto Administrativo de Beja, Mappa numérico do gado existente n'este Districto no anno de 1852.*

- *DGCAM, Mapas gerais da produção agrícola, RA-3S, 16, Districto Adminnistrativo de Beja, Mappa demonstrativo da quantidade de cera e mel produsido no presente anno de 1856.*

- *Ministério do Reino, 2.a direcção, 2.a repartição, maço 12.*

- *Inquérito de 1845: «Correspondência recebida das fábricas existentes no continente e Ilhas Adjacentes, 1845-46», AHMOP, Ministério do Reino, 2.a direcção, 2.a repartição, maço 12.*

**Arquivo Histórico Municipal Arnaldo Soledade, Sines**

- *Actas das Vereações*, PT/CMSNS/CMSNS/FOR/H/1/3; 1/10; 1/14; 1/16.
- *Posturas*, PT/CMSNS/CMSNS/OF/H/9/1.

**Arquivo Histórico Municipal de Odemira**

- *Actas das sessões da Câmara*, AB 1/3; AB 1/4; AB 1/5; AB 1/6; AB 1/7; AB 1/8; AB 1/9; AB 1/10; AB 1/11; AB 1/12; AB 1/13; AB 1/14; AB 1/15; AB 1/16; AB 1/17; AB 1/18; AB 1/19; AB 1/20; AB 1/21; AB 1/22; AB 1/24; AB 1/27; AB 1/28; AB 1/30; AB 1/31; AB 1/33; AB 1/34; AB 1/37; AB 1/3; AB 1/39; AB 1/40; AB 1/41; AB 1/42; AB 1/43.
- *Administração do Concelho, correspondência expedida*, BC 1/22; BC 1/26; BC 1/27; BC 1/31; BC 1/32; BC 1/53; BC 1/58; BC 1/59; BC 1/65.
- *Auto de justificação para liquidação dos danos causados pela usurpação* (1833), DS 1/ 2.
- *Bens Próprios*, AE 1/3.
- *Copiador de Representações*, AC 3/1; AC 3/2.
- *Correspondência expedida*, AC 1/9; AC 1/10; AC 1/11; AC 1/12; AC 1/13; AC 1/14; AC 1/15; AC 1/16; AC 1/17; AC 1/18.
- *Correspondência recebida*, AC 4/46; AC 4/53; AC 4/60.
- *Celeiro Municipal, livro de correspondência expedida* (1918), AG 4/2.
- *Concelho do Cercal, Vereações*, CB 1/ 2.
- *Concelho do Cercal, Posturas*, CB 2/ 3, s.d. (cerca de 1850)
- *Concelho de Colos*, GB 2/1.
- *Documentos avulsos*, DC 1/ 1.
- *Eleições e recenseamentos eleitorais*, AK 3/5; AK 3/13; AK 3/27; AK 8/21.
- *Estatística das povoações, lugares, casais, quintas, fogos e almas*, AG 2/ 2.
- *Estatística dos gados* (1870), AG 5/1.
- *Obras municipais*, AO 2/5; AO 2/1; AO 2/14; AO 2/16; AO 2/17; AO 2/18; AO 2/19; AO 2/23; AO 2/24; AO 2/27; AO 2/28.
- *Posturas*, AB 4/1.
- *Processo para aforamento de um terreno do Concelho, em que he requerente Agostinho Comas, hespanhol e residente n'esta Villa*, 1876, AE 10/2
- *Registo de minas*, AG 6/1; AG 6/7; AG 6/8; AG 6/13.

- *Requerimentos: Exposição para escusa do serviço da Guarda Nacional*, CB

3/1.

- *Termos de arrematação de obras do concelho*, AO 1/1; AO 1/2; AO 2/12.
- *Tombo dos bens da Albergaria da Barca*, AE 6/2
- *Tombo dos bens do concelho*, 1805, AE 1/1.

#### **Arquivo Histórico Parlamentar**

- Sec. I-II, cx. 305, doc. 257
- Sec I-II, cx. 310, n.º 18.
- Sec. I-II, cx. 305, doc.30., Representação da Câmara de Odemira aos deputados da Nação
- Sec. I-II. Cx. 305, doc. 43

#### **Arquivo Histórico Paroquial de Odemira**

- *Livro das Eleições da Confraria das Santas Almas Matriz do Salvador*, n.º 5, aberto em 2 de Set. de 1807.

#### **Arquivo da Junta de Freguesia de Sabóia**

- *Livro das Sessões da Junta de Paróquia*, (aberto em 1844, com cópias das sessões desde 26 de Dezembro de 1835).
- *Livro de Registo de Correspondência da Junta de Paróquia*, iniciado em 12 de Fevereiro de 1914.

#### **Arquivo da Junta de Freguesia de São Martinho das Amoreiras**

- *Tombo dos beñs e propriedades da Jgreya de Sam Martinho termo da villa de Ourique e das mais confrarias anexas a dita Jgreya* (1696).

**Arquivo da Junta de Freguesia de Milfontes**

- *Livro das Sessões da Junta de Parochia de V.<sup>a</sup> N.<sup>a</sup> de Milfontes*, n.1 (1837-1874).
- *Livro Negro e de Ephemerides de Adelino d' Oliveira*.

**Arquivo do Ministério das Finanças**

- ACMF/Arquivo/SG/EMP/003, Abastecimento de água, construção de esgotos e pavimentação de ruas 1937/39.

**Arquivo Municipal de Santiago do Cacém**

- *Actas das sessões da Câmara*, AHMSC/ AL/ CMSC/B/A/001/42.
- *Representações*, AMSC/ AL/CMSC/B/A/ 005/Lv. 1; AMSC/ AL/CMSC/B/A/ 005/Lv 2; AMSC/ AL/CMSC/B/A/ 005/ Lv 3; AMSC/ AL/CMSC/B/A/ 005/Lv 5.

**Arquivo Nacional da Torre do Tombo**

- *Arquivos Diversos, José Luciano de Castro*, mç. 8, n.º 140; caixa 7, n.º 70.
- *Chancelaria de D. Dinis*, Lv 3.
- *Chancelaria de D. Pedro IV*, Lv 19.
- *Conselho de Guerra, Correspondência*, mç. 258 (III), cx. 947, doc. 3.
- *Desembargo do Paço, Alentejo e Algarve*, Maço 69, n.º 36; mç. 71, n.º 25; mç. 559, n.º 26; mç. 728, doc. 28.
- *Guardas mores de saúde*, mç. 29, n.º 15; mç. 51, n.º 14.
- *Gavetas*, 5, mç. 1, n.º 17.
- *Junta de Saúde Pública*, Livro 24, *Instrucções do Porto de Sines*, 1817.
- *Junta de Saúde Pública*, Livro 29 *Instruções para a Villa de Odemira*, 1817.
- *Junta de Saúde Pública*, Livro 32, *Instrucções de Villa Nova de Mil Fontes*, 1817.
- *Leitura Nova – Místicos*, Livro 3, fl. 125 v.º
- *Livro 1 de Mestrados, Ordem de Santiago*.
- *Livro de plantas da Casa Cadaval*, códices 28 e 29.
- *Memórias Paroquiais*, vol. 13, n.º 20.



*O rio Mira no sistema portuário do Litoral Alentejano (1851-1918)*

- *Mesa da Consciência e Ordens, Ordem de Santiago, Visitações*, 165 e 212.
- *Ministério do Interior, D.G.A.P., 1.ª Rep.*, mç. 117, cx. 12.
- *Ministério dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça*, mç. 567, n.º 9; cx. 797, mç. 628, n.º 15.
- *Ministério do Reino, Colecção de plantas, mapas e outros documentos iconográficos*, n.ºs 44 e 45.
- *Mesa da Consciência e Ordens, Tombo das Comendas*, n.º 535, Vila Nova de Milfontes (1829).

**Biblioteca Nacional de França**

- *Fonds Portugais*, vol. 25.

**Biblioteca Pública de Évora**

- *Lista das Cids. villas, vigayrarias e Freg.as q. ha neste Arcebis.do de Ev.a como tambem dos fogos, e pessoas que nella ha no anno de 1720*, CIX/2-12.
- *Lista das Cidades, Villas, Vigayrarias q. há neste Arcebispado de Evora, como também dos fogos, e pessoas, q. nelle há – 1750*, CIX/2-12.
- *Relação das Freguezias deste Bispado de Beja com o numero de Fogos, e das Pessoas, que contem, conforme os Roes de Confessados das mesmas Freguezias em 1786*, CXXX/2-16.

**Exército Português, Direcção de Infra-estruturas**

- 5848-1-3-5, *Relatório da Inspecção feita aos pontos Fortificados [...]*, assinado pelo Tenente-coronel engenheiro António de Sousa de Menezes, 1856.

**Instituto Geográfico Português**

- *Mapoteca*, CA 238; 246; 247; 248; 282; 283; 284; 347; 348 e 415.

**Laboratório Nacional de Energia e Geologia, Centro de Estudos Geológicos  
e Mineiros de Beja**

- Mapa: Serviço de Fomento Mineiro, Arq 1, Prat 2, Est F, Pasta 7.
- Relatório, Arq 1, Prat 2, Est B, Pasta 1, doc. de 1 de Agosto de 1872.

**Museu da Cidade, Lisboa**

- Alexandre Massai, código *Descrição do Reino do Algarve e Descrição  
Relação do Reino de Portugal*, 1621.

**Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia,  
Departamento de Botânica**

- Fundo JHn – Pasta Ri-Sam (919) – SAM (G)-67. URL:  
<http://bibdigital.bot.uc.pt/obras/UCFCTBt-JH-RiSam919-SAM-G67/globalItems.html>

**Outros**

- Viagens do palhabote-motor *Rio Mira*, 1939 e 1942, na posse de José Francisco dos Reis (Zé do Forno), de Vila Nova de Milfontes.

**Fontes orais**

Aníbal Simão, Pereiras-Gare

António Francisco Aroeira (1911-2000), Milfontes

António Fortunato Simões dos Santos, Odemira

Benjamim Bolais Mónica, Gafanha da Nazaré

Eduardo Raimundo (1904-1990), Milfontes

Jacinto Brissos (1900-?), Milfontes

Jaime Gonçalves Candeias, Sabóia

Joaquim Martinho da Silva, Milfontes

Jorge da Costa José (1898-1996), Milfontes

José Damas (Zé Carochó) (189? - ), Milfontes

José Firmino Craveira Neves, Milfontes

José Francisco (1895-1984), Milfontes

José Maria Simões dos Santos (1947- ), Odemira

Júlia Ferro (1912-?), de Odemira

Luís Gonçalves Jóia (1912-1986), Milfontes

Raul da Cruz, Milfontes

## **Fontes impressas**

### **Estatísticas**

ALBUQUERQUE, João da Costa Brandão e. *Censo de 1864. Relação das Freguezias do Continente e Ilhas. População, sexos, fogos [...]* Lisboa: Typographia da Gazeta de Portugal, 1866.

ALBUQUERQUE, João da Costa Brandão e. *Censo de 1878. Relação das Freguezias do Continente e Ilhas. População, sexos, fogos [...]* Lisboa: Typographia Universal, 1878.

*Annuario Commercial de Portugal/Anuário Comercial de Portugal.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1896-1925.

*Anuario Estatistico de Portugal*, I Anno, 1875. Lisboa: Imprensa Nacional, 1877.

*Anuario Estatistico de Portugal 1884.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1886.

*Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890.* 3 vols. Lisboa: Imprensa Nacional, 1896-1900.

*Censo da População de Portugal no 1.º de Dezembro de 1911 (5.º Recenseamento Geral da População).* 6 vols. Lisboa: Imprensa Nacional, 1913-1917.

*Censo da População de Portugal no 1.º de Dezembro de 1920 (6.º Recenseamento Geral da População).* 2 vols. Lisboa: Imprensa Nacional, 1923.

COLLAÇO, João Telo de Magalhães. *Cadastro da população do reino: 1527. Actas das comarcas damtre Tejo e Odiana e da Beira.* Lisboa: Tip. Empresa Nacional de Publicidade, 1931.

*Commercio e Navegação, Estatística especial.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1898-1921.

*Estatística Agrícola. Cálculo da Sementeira e Colheita do trigo no ano cerealífero de 1910-11.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1912.

*Estatística de Portugal. População. Censo no 1.º de Janeiro 1864.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1868.

*Estatística de Portugal. População. Censo no 1.º de Janeiro 1878.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1878.

*Estatística de Portugal. Commercio do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes com paizes estrangeiros e com as provindas portuguezas do ultramar.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1880-1896.

*Estatística Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoes.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1883, 1890 e 1892.

*Estatísticas das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes nos annos de [...].* Lisboa: Imprensa Nacional, 1896-1917.

*Estatística Industrial, I Série, Districtos de Évora, Beja e Faro.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1905.

FREIRE, Anselmo Braamcamp. “Povoação de Entre Tejo e Guadiana no XVI. seculo”. In *Archivo Historico Portuguez*. Vol. IV. Lisboa, 1906, pp. 93-105; 330-363.

*Gado e Animais de Capoeira. Arrolamento Geral efectuado em 15 de Dezembro de 1955 no Continente e Ilhas Adjacentes.* Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, s.d.

*Inquérito Industrial de 1881.* Partes I, II e III. Lisboa: Imprensa Nacional, 1881.

*Inquérito Industrial de 1890.* Vols. I, III e IV. Lisboa: Imprensa Nacional, 1891.

*Inquérito Industrial de 1890. Pesca* [Lisboa: Imprensa Nacional, 1891].

*Mappas Geraes do Commercio de Portugal com suas possessões e nações estrangeiras.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1846, 1848, 1851, 1855, 1856, 1861 e 1866.

*Recenseamento Geral dos Gados no Continente do Reino de Portugal em 1870.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1873.

*X Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de Dezembro de 1960).* Tomo I, vol. II. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística [1964].

## **Legislação**

*Codigo Commercial Portuguez Aprovado por Decreto de 18 de Setembro de 1833, com um Appendice contendo a legislação que modificou, alterou ou completou o mesmo código.* Coimbra: Imprensa da Universidade, 1890.

*Codigo commercial portuguez : aprovado por carta de lei de 28 de Junho 1888 acompanhado do respectivo repertorio geral ou indice alfabético* (comp. Joaquim Lisbano d'Almeida Didier). Lisboa: Archivo Juridico, 1888.

*Código de Posturas Municipaes do Concelho de Odemira 1905.* Coimbra: Casa Minerva, 1905.

*Collecção Official de Legislação Portuguesa.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.

*Collecção chronologica da legislação portuguesa: 1603-1616* (compilação e anotação de José Justino Andrade e Silva). Vol. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1854-55.

*Consulta e Projecto de Decreto Relativo à Cabotagem Maritima.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1901.

*Decreto de 30 de Setembro de 1892 que Facilita aos Lavradores a Acquisição de Sementes e Adubos e Promove o desenvolvimento das Culturas e Respectivo Regulamento Aprovado por Decreto de 24 de Dezembro do mesmo Anno.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.

*Decreto de 30 de Setembro de 1892 que Auctoriza a Remissão dos Fóros e o Contracto de Sub-Enphyteuse e o Respectivo Regulamento Aprovado por Decreto de 14 de Dezembro de 1892.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.

*Decretos do Concilio Provincial Eborense.* Évora: em Casa de Andre de Burgos, 1568.

*Ordenações Filipinas.* 5 Volumes. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1985 (Fac-simile da ed. de Rio de Janeiro: Typ. do Inst. Philomathico, 1870).

*Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos Capitánias dos Portos e Respectivas Delegações Aprovado por Decreto de 1 de Dezembro de 1892.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1892.

*Regimento das Alfandegas dos Portos Secos e Molhados que S. Alteza ha por bem se faça para o despacho das fazendas, & governo das ditas alfandegas.* Lisboa: na Impressão de Antonio Craesbeeck de Mello, 1668.

*Regulamento das Quarentenas que ha de observar-se nos Portos do Reino de Portugal e Ilhas Adjacentes [...].* Lisboa: Imprensa Nacional, 1860.

*Regulamento dos Serviços de Socorros a Naufragos [...]*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1903.

### **Outras fontes impressas**

CENIVAL, Pierre de; David LOPES ; Robert RICARD. *Les Sources Inédites de l'Histoire du Maroc*. Première Série – Dinastie Sa' Dienne, Archives et Bibliothèques de Portugal, tomo II, 2.<sup>a</sup> parte. Paris: Paul Geuthner, 1946.

*Chancelarias Portuguesas. D. Pedro (1357-1367)* (Ed. A[ntónio] H[enrique] de Oliveira Marques), Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1984.

*Comissão de ostreicultura: primeiro relatório*. Lisboa: Typ. do Annuário Commercial, 1913.

*Documentos do Arquivo histórico da Câmara Municipal de Lisboa*. Vol. I. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1957.

FORTES, Manoel de Azevedo. *Tratado do modo o mais fácil e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas [...]*. Lisboa Occidental: Na Officina de Pascoal da Sylva, 1722.

*Instruções para a Arqueação das Embarcações Nacionaes e Estrangeiras pelo Processo Moorson*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1888.

MARQUES, J. Silva. *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história*. 1.<sup>o</sup> vol., Suplemento ao 1.<sup>o</sup> vol. e 3.<sup>o</sup> vol. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988.

*Monographia do Concelho de S. Thiago do Cacem Acompanhada dos Mappas da Estatística Agrícola do Mesmo Concelho. In Boletim da Direcção Geral de Agricultura*, 5.<sup>o</sup> anno, n.<sup>o</sup> 9. Lisboa: Imprensa Nacional, 1894.

*O. Herold & Companhia Lisboa*. [Hamburgo]: Druckerei-Gesellschaft Hartung & Co. m. b. H. vorm. Richtersche Verlagsanstalt, Hamburg 25, [1908]. Album para a “Exposição Universal do Rio de Janeiro”.

*O porto de abrigo da bahia de Lagos e o caminho de ferro desta cidade a Odemira. Representação dirigida ao Governo pelos concelhos de Aljezur, Lagos, Odemira e Vila do Bispo*. Faro, 1889.

*Relatório da Comissão Nomeada por Decreto de 9 de Dezembro de 1873 para Propor Novo Methodo de Arqueação das Embarcações Mercantes.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1877.

*Relatórios dos cônsules de Portugal ácerca do comercio em geral colligidos e publicados por ordem do Ministério dos Negócios Estrangeiros.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1871; 1872; 1874.

RESENDE, Garcia de. *Crónica de dom João II e miscelânea.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1973.

*O Sacrosanto, e Ecumenico Concilio de Trento Em Latim e Portuguez:* Dedicada e consagra aos. Excell., e Rev. Senhores Arcebispos e Bispos da Igreja Lusitana, João Baptista Reycend. Lisboa: na Officina Patriarc. de Francisco Luiz Ameno, 1781, tomo II.

SILVEIRA, Joaquim Henrique Fradesso da. *Mappas das Medidas do Novo Systema Legal comparadas com as Antigas nos Diversos Concelhos do Reino e Ilhas.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1868.

### **Periódicos**

*Anuário dos Serviços Hidráulicos.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1933 a 1941.

*Boletim do Trabalho Industrial.* N.º 17. Lisboa: Imprensa Nacional, 1907.

*Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comercio e Indústria,* n.º 10. Lisboa: Imprensa Nacional, Outubro de 1864.

*Gazeta de Lisboa* (consultado o 2.º Suplemento ao n.º 42, 19 de Outubro de 1805).

*Ilustração Portuguesa/Ilustração Portuguesa* (consultados vários números entre 1904 e 1913).

*Lista dos navios de guerra e mercantes da Marinha Portuguesa com respectivas designações para o uso do código comercial de signaes [...].* Lisboa: Imprensa Nacional, 1869-1920.

*Revista da Armada* (consultado o n.º 388, Ano XXXV, Julho de 2005).

*Revista de Obras Públicas e Minas,* Lisboa: Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, 1870-1926 (consultados vários números).

### **Jornais nacionais**

*Diário de Notícias*, Lisboa (consultados vários números de 1922 e 1929).

*O Século*, Lisboa (consultado o n.º 884, de 25 de Novembro de 1883).

*A Lucta*, Lisboa (consultados vários números de 1912, 1915 e 1917).

*A Capital*, Lisboa (consultado o n.º de 9 de Dezembro de 1918).

*A Pátria*, Lisboa (consultado o n.º de 21 de Abril de 1923).

### **Folha oficial**

*Diario do Governo/ Diario de Lisboa* (consultados vários números entre 1840 e 1888).

### **Jornais locais e regionais**

*Pharol de Odemira*, Odemira, 1874-1875.

*Voz de Odemira*, Odemira, 1893.

*Odemirense*, Odemira, 1897.

*Rio Mira*, Odemira, 1912-1913.

*Rumores d'Aldeia*, São Martinho, Odemira, 1914-1915.

*Ecos do Mira*, Odemira, 1915-1917.

*Rumores do Mira*, Odemira, 1924.

*Ecos da Serra*, Sabóia, Odemira, 1925-1928.

*Jornal de Sines*, Sines, 1900.

*A Folha de Sines*, Sines, 1919-1920.

*A Nossa Terra*, Santiago do Cacém (consultado o n.º 26, de 3 de Julho de 1932).

*Jornal do Povo*, Beja, 1881-1886 (consultado o n.º 244, de 15 de Setembro de 1880).

*Ala Esquerda*, Beja (consultado o n.º 428, de 4 de Jan. de 1934).

*Diário do Alentejo*, Beja (consultados vários números de 1937 e 1938).

*O Porvir*, Beja (consultados vários números de 1909, 1914 e 1916).



## **Cartografia impressa**

ALVES, J. J. Boaventura. *Carta da Rede Telegraphica e dos Pharoes de Portugal e Ilha da Madeira...* [1878]. Escala 1:1.000.000).

BRITO, Raquel Soeiro de. (Coord. Científica). *Atlas de Portugal*. Lisboa: Instituto Geográfico Português, 2005.

BETTENCOURT, Emiliano Augusto de [1863] - *Carta de Portugal com a divisão administrativa por districtos e concelhos...* Escala 1:700.000).

BETTENCOURT, E. A. de (Coord.). *Atlas pecuário de Portugal*. Lisboa, s.ed., p.n.n. [1870]

BONNET, Carlos. *Mappa Geographico da Provinda do Alemtejo e do Reino do Algarve (Portugal)...*, 1851. Escala 2,5 cm = 10 milhas.

*Carta indicativa do numero de correspondencias e encomendas postaes recebidas, e da importancia dos vales emittidos e dos sellos vendidos em cada districto durante o anno de 1898* / Direcção Geral dos Correios, Telegraphos e Pharois; gravado na Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos; estampado na Imprensa Nacional. [Lisboa]: Direcção Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoes, [1899]. Escala [ca 1:1000000].

*Carta indicativa do número de correspondências manipuladas nas repartições ambulantes em 1898* / grav. na Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos. Lisboa: Direcção Geral dos Correios, Telégraphos e Pharoes, [1899]. Escala [ca. 1:1000000].

*Carta Itinerária de Portugal*. Lisboa: Vacuum Oil Company, 1915 (esc. 1:200.000).

BETTENCOURT, E. A. de (Coord.). *Carta da rede telegraphica de Portugal no fim de Junho de 1861* [Lisboa]: Lyth. da Imp[rens]a N[acion]al, 1861. Escala [ca 1:1300000]

*Eleição de Deputados em 13 de Junho de 1915. Distribuição das maiorias por concelhos no continente da República*. Escala: 1:1.500.000.

*Mappa de Portugal para o automobilismo* [grav. M. Egreja] Lisboa: Colonial Oil Company, 1905.

*Mappa dos caminhos de ferro portuguezes em 1 de Janeiro de 1895 no Continente e no Ultramar*; des. Goullard e Nogueira. [Lisboa]: Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal, 1895. Escala 1:1000000.

*O rio Mira no sistema portuário do Litoral Alentejano (1851-1918)*

MENDANHA JOR., E. C. de; J. P. XAVIER. *Carta da rede Telegraphica e caminhos de ferro de Portugal*. Lisboa : Direcção Geral dos Telegraphos do Reino, 1867. Escala [ca. 1:1000000].

*Carta Militar das Principaes Estradas de Portugal* (1808), s. esc.

FRANZINI, Marino Miguel. *Carta reduzida da costa do reino de Portugal desde o Cabo Silleiro até á Barra de Huelva....* (3 fol.), 1811.

PERY, G. *Carta Agrícola*, folhas 186, 187, 194, 196 201. [Lisboa]: Direcção Geral de Agricultura. Escala 1:50000 (cópias cedidas por Luís Fraga da Silva e Ricardo Estevam Pereira).

PERY, A.J.; COSTA, A da; PERY, GA. *Carta geographica de Portugal publicada por ordem de Sua Magestade, levantada em 1860 a 1865, sob a direcção do conselheiro F. Folque [...] indicando o estado da viação ordinária e accelerada em 30 de Junho de 1884*. Lisboa: Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria. 1884. Escala 1:500000.

*Plano hydrographico da barra e dos fundeadouros do rio Mira levantado em Agosto de 1899 durante o tirocinio hydrographico dos aspirantes de marinha do 3º anno, sob a direcção do respectivo professor, o capitão tenente hydrographo Hugo de Lacerda*, des. em Janeiro 1900. Lisboa: Repartição Hydrographica da Direcção Geral da Marinha, 1901 (Lisboa: Lith da Imprensa Nacional). Escala 1:5000.

*Plano hydrographico da bahia de Sines: levantada durante o tirocinio dos aspirantes de marinha sob a direcção do lente de hydrographia, coadjuvado pelo ten[en]te Wills d'Araujo, Agosto de 1900*. [Lisboa]: Direcção Geral da Marinha, [1900]. Escala 1:10000.

*Plano hidrográfico da baía de Sines: costa Oeste de Portugal* / A. F. Lopes... [et al.]; grav. Egreja e Lacerda. Lisboa: Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, 1925. Escala 1:10000.

*Plano hidrográfico da barra e fundeadouros do rio Mira* / A. F. Lopes... [et al.]; grav. M. Egreja e Lacerda. Lisboa: Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, 1928. Escala 1:5000.

*Costa Oeste de Portugal entre o Cabo de Sines e o cabo de S. Vicente*. Lisboa: Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, 1928.

SILVA, Francisco Maria Pereira da Silva. *Carta dos Pharoes posições escolhidas ao longo da Costa de Portugal, onde convem estabelecer outros, sua classificação e*

*alcances actuaes e projectados*. Escala [ca 1:2400000]. [Lisboa]: Secção Hidrográfica, 1875. BN, URL: <http://purl.pt/1961>.

## **Obras de referência e estudos**

ABASCAL, Juan Manuel; Rosario CEBRIÁN. *Los Viajes de José Cornide por España y Portugal de 1754 a 1801*. Madrid: Real Academia de la Historia, 2009.

ABREU, Alexandre Cancela d'; Teresa Pinto CORREIA; Rosário OLIVEIRA. *Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental*. Vol. I. Lisboa: Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, 2004.

ALEGRIA, Maria Fernanda. "A Organização Portuária Portuguesa e a sua Evolução de 1848 a 1910". In *Revista de História Económica e Social*, n.º 15, Janeiro-Junho 1985, pp. 1-19.

ALEGRIA, Maria Fernanda. *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As Vias e o Tráfego*. Lisboa: Universidade de Lisboa, INIC, 1990.

ALEGRIA, Maria Fernanda; João Carlos GARCIA. "A Cartografia Hidrográfica de Portugal Continental na 2.ª metade do século XIX e início do século XX". In *O Litoral em Perspectiva Histórica. Sécs. XVI a XVIII*. Porto: Universidade do Porto, Instituto de História Moderna, 2002, pp. 11-20.

ALEMANY LLOVERA, Joan. *Los puertos españoles en el siglo XIX*. [Madrid]: CEHOPU, Ministerio de Obras Publicas y Transportes, 1991.

ALEMANY LLOVERA, Joan. "Los puertos atlánticos en el siglo XIX". In *La Ciudad Portuaria Atlántica en la Historia: Siglos XVI-XIX* (Eds. José Ignacio Pérez y Juan E. Gelabert González). Santander: Autoridad Portuaria de Santander, 2006, pp. 119-127.

ALMEIDA, Pedro Tavares de. *Eleições e caciquismo no Portugal oitocentista (1868-1890)*. Lisboa: Difel, 1991.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón. "Los puertos españoles desde una perspectiva geográfica. Modelos portuarios de los siglos XIX y XX". In *Puertos y*

*Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX)*. (Ed. Agustín Guimerá e Dolores Romero). Madrid: CEHOPU, Ministerio de Fomento, CSIC, 1996, 1996, pp. 167-184.

ALVES, Helena. “As Minas do Cercal: da paisagem natural à paisagem industrial, Cultural e Identitária”. In *Primer Simposio sobre la Minería y la Metalúrgia Antigua en el SW Europeo, Serós*, 2000, pp. 389-394.

AMGHAR, Julien, *Les petits ports et les usages du littoral, en Bretagne, au XIXe siècle*. Lorient: Université de Bretagne Sud, 2006. Tese de doutoramento.

AMGHAR, Julien, *Histoire des Petits Ports en Morbihan*, 2009, CD-ROM.

AMGHAR, Julien, *Dictionnaire Historique des Ports Bretons*, 2009a, CD-ROM.

AMORIM, Inês. “Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII”. In *Análise Social*, vol. XXXV (156), 2000, pp. 605-650

AMORIM, Inês. “A organização do trabalho da pesca, em finais do séc. XIX, na Póvoa de Varzim”. In *Estudos em homenagem a João Francisco Marques*. Vol. II. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2001, pp. 115-133.

AMORIM, Inês. *O Porto de Aveiro: Entre a Terra e o Mar*. Aveiro: Administração do Porto de Aveiro, 2008.

AMORIM, Inês. “Recursos e infra-estruturas portuárias – gestão e funcionalidade de um porto: Aveiro (1756-1857)”. In *Revista da Faculdade de Letras HISTÓRIA*, Porto, III Série, vol. 9, 2008a, pp. 141-167.

AMORIM, Inês. “A decadência das pescarias portuguesas e o constrangimento fiscal - entre a Ilustração e o Liberalismo”. In *Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos* (Org. E. Ribeiro da Silva, M. Antonieta Cruz, J. Martins Ribeiro, H. Osswald). Vol. I. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004, pp. 153-164.

AMORIM, Inês. A organização pesqueira portuguesa no quadro das relações fronteiriças com a Espanha - a procura de um espaço económico na segunda metade do século XIX, Asociacion Española de Historia Economica VII Congress, Galicia, 13-16 de Septiembre de 2005 Sesión 6. “Instituciones y Empresas en las industrias pesqueras (siglos XVI-XX)”. URL [http://www.usc.es/estaticos/congresos/histec05/b6\\_amorim.pdf](http://www.usc.es/estaticos/congresos/histec05/b6_amorim.pdf) [acedido em 20 de Maio de 2011].

AMORIM, Inês. Territorialidade marítima no contexto da exploração dos recursos marinhos: a *questão das pescarias -1830-1890* (Portugal/Espanha). XXXI ENCONTRO DA APHES – Coimbra - Faculdade de Economia, 18 -19 Novembro 2011,

[http://www4.fe.uc.pt/aphes31/papers/sessao\\_4d/ines\\_amorim\\_paper.pdf](http://www4.fe.uc.pt/aphes31/papers/sessao_4d/ines_amorim_paper.pdf) [acedido em 5 de Abril de 2012].

AMORIM, Inês. *Mulheres, tempo e trabalho no sector das pescas no século XIX-uma proposta de estudo* XXII Encontro APHES – Universidade de Aveiro – 15 e 16 de Novembro de 2002: “Empresas e Instituições em perspectiva histórica”. URL <http://www2.egi.ua.pt/xxiiaphes/Artigos/a%20Amorim%20onM&t.PDF> [acedido em 2 de Novembro de 2010].

AMORIM, Inês, Amélia POLÓNIA; Helena OSSWALD (Coord.). *O Litoral em Perspectiva Histórica. Sécs. XVI a XVIII*. Porto: Universidade do Porto, Instituto de História Moderna, 2002.

AMZALAK, Moses Bensabat. *Portos Comerciais*. Lisboa: Gráfica do Museu Comercial, 1923.

ANDRADE, Francisco Arnaldo de Leite. *O Estuário do Mira: Caracterização Geral e Análise Quantitativa da estrutura dos Macropovoamentos Bentónicos*. Lisboa: Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, 1986. Tese de Doutoramento.

ANTHERO, Adriano. *Comentario ao Codigo Commercial Portuguez*. Vol. II. Porto: Typographia “Artes & Letras”, 1915.

ARAÚJO, Maria da Assunção. “A evolução do litoral em tempos históricos: a contribuição da Geografia Física”. In *O Litoral em Perspectiva Histórica. Sécs. XVI a XVIII*. Porto: Universidade do Porto, Instituto de História Moderna, 2002, pp. 73-91.

ARIÈS, Phillippe; Georges DUBY (Dir.). *História da vida privada: da Primeira Guerra Mundial aos nossos dias*. 5.º Vol. Porto: Afontamento, 1990.

ARMSTRONG, John. “Management Response in British Coastal Shipping Companies to Railway Competition”. In *The Northern Mariner/Le Marin du nord*. VII, n.º 1, Janeiro de 1997, pp. 17-28.

ARMSTRONG, John. “British Coastal Shipping: A Research Agenda for the European Perspective”. In *Coastal Shipping and the European Economy, 1750-1980* (Eds. Armstrong, John & Andreas Kunz). Mainz: Verlag Philipp von Zabern, 2002, pp.11-24.

ARMSTRONG, John; Andreas KUNZ. “Introduction”. In *Coastal Shipping and the European Economy, 1750-1980* (Eds. Armstrong, John & Andreas Kunz). Mainz: Verlag Philipp von Zabern, 2002, pp. 1-4

ARROIO, António. “Praias e estações thermaes. Portugal, estação de Inverno”. In *Notas sobre Portugal*. Vol. II. Lisboa : Imprensa Nacional, 1908, pp. 101-145.

“Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes. Gerencia de 1897. Relatorio e contas”. In *Revista de Obras Publicas e Minas*, tomo XXIX, Janeiro-Março de 1898, 337/339, pp. 3-46.

BAIÔA, Manuel (Ed.). *Elites e Poder. A crise do Sistema Liberal em Portugal e Espanha*. Lisboa: Edições Colibri, CIDEHUS/UE, 2004.

BALBI, Adrien. *Essai statistique sur le royaume de Portugal et d 'Algarve comparé aux autres états de l'Europe*, 2 vols. Lisboa: Imp. Nacional-Casa da Moeda; Coimbra: Faculdade de Economia, 2004.

BARROS, Henrique da Gama. *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*. 2.<sup>a</sup> ed. 11 vols (Dir. Torquato de Sousa Soares). Lisboa: Sá da Costa, 1956.

BASTO, A. J. Pinto, “As embarcações que navegam no Tejo”. In *Revista do Exército e da Armada*, vol. I, Lisboa, Maio de 1893.

BASTOS, Mário Fernando Ramos do Carmo Pereira. *A Caça através do Tempo em Portugal. Das origens aos finais do século XX*. 2008. URL: <http://www.pluridoc.com/Site/FrontOffice/Default.aspx?module=Files/FileDescription&ID=3699&state=FD> [acedido em 25 de Junho de 2012].

BATTILANI, Patrizia. *Vacanze di pochi vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*. Bolonha: Società editrice Il Mulino, 2001.

BEBIANO, José Bacellar. *O Porto de Lisboa. Estudo de História Económica*. Lisboa: Administração Geral do Porto de Lisboa, 1960.

BERNARDO, Hernâni de Barros. “Subericultura. Cartografia Corticeira”. In *Boletim da Junta Nacional da Cortiça*, n.º 40, Fevereiro de 1942, pp. 6-9.

BERNARDO, Hernâni de Barros. “Política Económica. Da Origem e Evolução da Indústria Corticeira”. In *Boletim da Junta Nacional da Cortiça*, n.º 82, 1945, pp. 473-478.

BERNARDO, Hernâni de Barros. *A Indústria Corticeira em Portugal (Algumas notas geográficas e económicas)*. Lisboa: [s. n.], 1946.

BIRD, James. “Gateways: Slow Recognition but irresistible Rise”. In *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, vol. 74, n.º 3, Agosto de 1883, pp. 196-202.

BIRD, James. “Seaport as a subset of gateways for regions. A research survey”. In *Progress in Human Geography*, vol. 4, 1989, p. 360-370.

BIROT, Pierre. *Portugal*. Lisboa: Livros Horizonte, 1975

BOISSELIER, Stéphane. *Le Peuplement Médiéval dans le Sud du Portugal*. Paris: Centro Cultural Calouste Gulbenkian, 2003.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima. “Lisboa, bastião do proteccionismo (pautas, política e indústria nos anos 30-40 do século passado)”. In *Análise Social*, vol. XXVI (3.º-4.º), n.º 112-113, 1991, pp. 515-535.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima. “José Bernardo da Silva Cabral (1.º conde de Cabral)”. In *Dicionário Biográfico Parlamentar*. (Coord. Maria Filomena Mónica). Vol. I. Lisboa: Assembleia da República: Imprensa de Ciências Sociais, 2004, pp. 505-508.

BOYER, Marc. *L’ invention du tourisme*. Paris: Gallimard, 1996

BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa. “A rede de caminho de ferro em Portugal. Memoria apresentada à associação dos engenheiros portugueses pelo sócio Francisco Maria de Sousa Brandão”. In *Revista de Obras Publicas e Minas*, tomo IX, n.º 98, Fevereiro de 1878, pp. 148-171.

BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II*. Vol II. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1995.

BROULLÓN ACUÑA, Esmeralda. *Gallegos en Cádiz. Redes sociales y estrategias familiares de las pesquerías en Cádiz durante el siglo XX*. Cadiz: Universidad de Cádiz, 2010.

BRIZ, Maria da Graça Gonzalez. *A Arquirectura de Veraneios. Os Estoris – 1880-1930*. Lisboa: UNL/FCSH, 1989. Tese de Mestrado.

BROULLÓN ACUÑA, Esmeralda. *Gallegos en Cádiz. Redes sociales y estrategias familiares de las pesquerias gallegas en Cádiz durante el siglo XX*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad, 2010.

BUNES IBARRA, Miguel Angel de. “O mundo mediterrânico e os turcos”. In *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Exposicion Mundial de Lisboa. Pabellón de España, 1998, pp. 191-211.

BUTI, Gilbert; Gérard LE BOUËDEC. “Présentation”. In *Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorals (XVe-XIXe siècle)*. *Rives méditerranéennes*, 35, 2010. URL : <http://rives.revues.org/3834>

CABEÇADAS, Henrique; Joaquina SOARES. “Para a Recuperação do Hiato de Setúbal. Algumas Notas”. In SOARES, Joaquina (coord.). *Embarcações Tradicionais. Contexto físico-cultural do estuário do Sado*. 2.ª ed. Setúbal: Museu de Arqueologia e

Etnografia do Distrito de Setúbal/Assembleia Distrital de Setúbal, Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, 2008, pp. 109-122.

CABEÇADAS, Henrique S. “Embarcações Tradicionais do Sado na Primeira Metade do Séc. XX”. In SOARES, Joaquina (coord.). *Embarcações Tradicionais. Contexto físico-cultural do estuário do Sado*. 2.<sup>a</sup> ed. Setúbal: Museu de Arqueologia e Etnografia do Distrito de Setúbal/Assembleia Distrital de Setúbal, Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, 2008, 81-107.

CABRAL, Adolfo (Ed.). *Robert Southey, Journals of a Residence in Portugal 1800 – 1801 and a visit to France Supplemented by extracts from his correspondence*. Oxford: at the Clarendon Press, 1960.

CABRAL, M. Villaverde (Comp., pref. e anotações). *Materiais para a história da questão agrária em Portugal, séc. XIX e XX*. Porto: Inova, 1974.

CABRAL, M. Villaverde. *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*, 3.<sup>a</sup> ed. Lisboa: A Regra do Jogo, 1981 (1.<sup>a</sup> ed., 1976).

CALADO, Margarida. “Urbanismo e Poder no Portugal do Século XVIII”. In *Lisboa Iluminista e o seu Tempo*. Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa, 1997, pp. 171-191.

CAMACHO, Brito. *Gente Rustica*. 2.<sup>a</sup> ed. Lisboa: Livraria Editora Guimarães e C.<sup>a</sup>, [1927].

CÁMARA, Alicia. *Fortificación y ciudad en los reinos de Filipe II*. Madrid: Editorial Nerea, 1998.

CÁMARA, Alicia; Rafael MOREIRA; Marino VIGANÒ. *Leonardo Turriano ingeniero del rey*. [Madrid]: Fundación Juanelo Turriano, 2010.

CAMPOS, João Maria. “Para a História das lutas operárias – o anarco-sindicalismo no concelho de Odemira”. In *A Batalha*, n.º 16, de 24 de Maio de 1975.

CARDOSO, José Luís. *O Pensamento Económico em Portugal nos finais do século XVIII. 1780-1808*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989.

CARNARVON Earl of. *Portugal and Galicia, with a review of the social and political state of the Basques Provinces*. 3.<sup>a</sup> ed. Londres: John Murray, Albermarle Street, 1848 (1.<sup>a</sup> ed. 1830).

CARVALHO, Delfim de. “Considerações sobre o vulcanismo da região de Cercal-Odemira. Suas relações com a faixa piritosa”. In *Comunicações dos Serviços Geológicos Portugueses*, tomo LX, 1976, pp. 215-238.



CASCÃO, Rui. “As Vicissitudes do Comércio Marítimo de um Porto Secundário: o Caso da Figueira da Foz (1850-1920)”. In *Revista Portuguesa de História*. Tomo XVIII. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1980, pp. 133-196.

CASCÃO, Rui. *Permanência e mudança em duas comunidades do Litoral: Figueira da Foz e Buarcos entre 1861 e 1910*. 2 vols. Coimbra: Gabinete de Publicações da FLUC, 1989. Tese de doutoramento.

CASTELO-BRANCO, Fernando. “Fluvial, navegação”. In *Dicionário de História de Portugal* (Joel Serrão dir.). Vol II. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 270-272.

CASTRO, Armando. Cortiça. In *Dicionário de História de Portugal*. Vol. I. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 716-718.

CATROGA, Fernando. *O Republicanismo em Portugal. Da Formação ao 5 de Outubro de 1910*. 3.<sup>a</sup> ed. Alfragide: Casa das Letras, 2010.

CAVACO, Carminda. *O Algarve oriental: as vilas, o campo e o mar*. 2 vols. Faro: Gabinete de Planeamento da Região do Algarve, 1976.

CAVACO, Carminda. *Monte Gordo: Aglomerado Piscatório e de Veraneio*. Vila Real de Santo António: Ed. Câmara Municipal de Vila Real de Santo António e Junta de Freguesia de Monte Gordo, 1997.

CLEEF, Eugene van. “Hinterland and Umland”. In *Geographical Review*, vol. 31, n.º 2, 1941, pp. 308-311.

CONDE, Antónia Fialho; Maria Virgínia HENRIQUES; Nuno Gracinhas GUIOMAR. “A costa algarvia três séculos depois – o olhar entre a Geografia e a História”. In *IV Simpósio Luso-brasileiro de Cartografia Histórica*. Porto, 9-12 de Novembro de 2011. URL: <http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/104.pdf>.

CORBIN, Alain. *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du ravage (1750-1840)*. Paris: Éditions Flammarion, 1990.

CORNIDE, JOSÉ. “Estado de Portugal en el año de 1800”. In *Memorial historico español. Documentos, opusculos y antigüedades que publica la Real Academia de la Historia*, 26. Madrid: Viuda é Hijos de Manuel Tello, 1893.

CORREIA, José Eduardo Capa Horta. *Vila Real de Santo António: urbanismo e poder na política pombalina*. 2.<sup>a</sup> ed. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1997.

CORTHELL, M. E. L. *Progression Rapide des Dimnensions des Navires à Vapeur et à Voile. Leur Immersion: Conséquences pour les ports, canaux et accès*. Bruxelas: Imprimerie des Travaux Publics (Société Anonyme), 1905.

COSTA, A. B. Rodrigues da. “A Bacia Hidrográfica do Rio Mira”. In *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXII, Jul.-Set. 1982, pp. 761-777.

COSTA, Joaquín. *Marina española o la cuestión de la escuadra*. Huesca: Establecimiento Tipográfico Leandro Pérez, 1912.

CRUZ, Maria Alfreda. *A Margem Sul do Estuário do Tejo. Factores e formas de organização do espaço*. Montijo: Oficinas Gráficas da Gazeta do Sul, 1973.

CUSTÓDIO, Jorge. “Empresa Industrial Portuguesa”. In *Dicionário da História de Lisboa* (Dir. Francisco Santana; Eduardo Sucena). Lisboa, 1994, pp. 334-335.

DALCHÉ, Patrick Gautier (Ed.). *Du Yorkshire a L'Inde. Une «Géographie» Urbaine et Maritime de la Fin du XIIe Siècle (Roger de Howden?)*. Genebra: Droz, 2005.

DARFEUILLE, Dorian. “Note sur le cabotage bordelais au XIXe siècle”. In *Revue d'Histoire Maritime. Histoire du cabotage européen aux XVIe-XIXe siècles*. Paris: PUPS, n.º 8, Junho, 2008, pp. 181-183.

DAVEAU, Suzanne. “Comentários e Actualização”. In RIBEIRO, Orlando; Hermann LAUTENSACH; Suzanne DAVEAU. *Geografia de Portugal, IV. A Vida Económica e Social*. Lisboa: Edições João Sá da Costa, 1991, pp. 1133-1154.

DEVY-VARETA, Nicole. “Fomento e ordenamento florestal nas regiões litorais durante a Época Moderna”. In *O Litoral em perspectiva histórica*. Sec. XVI-XVIII (Coord. Inês Amorim; Amélia Polónia; Helena Osswald). Porto: Instituto de História Moderna, Centro Leonardo Coimbra, 2002, pp. 165-176.

DIAS, João José Alves. *Gentes e Espaços (em torno da população portuguesa na primeira metade do século XVI)*. Vol. I. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1996.

DIAS, João M. Alveirinho. “III Evolução Histórica”. In *Estudo de Avaliação da Situação Ambiental e Proposta de Medidas de Salvaguarda para a Faixa Costeira Portuguesa (Geologia Costeira)*. [Lisboa]: Liga para a Protecção da Natureza, Julho de 1993. URL: [http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/ebooks/Ambicost/3\\_Ambicost\\_Evol.pdf](http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/ebooks/Ambicost/3_Ambicost_Evol.pdf) [acedido em 17 de Julho de 2011].

DIAS, Mário Balseiro. *Economia Marítima de Aldeia Galega do Ribatejo*. Montijo: Ed. de Autor, 2001.

DIAS, Emílio Brogueira; Jorge Fernandes ALVES. “As transformações portuárias em Portugal: século XX”. In *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*. Vol. I. Lisboa: D. Quixote 2004, pp. 232-253.

DIOGO, Maria Paula Pires dos Santos. *A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1869-1937*. Lisboa, 1994. Tese de doutoramento.

DIOGO, Maria Paula; Ana Cardoso de MATOS. "Jogos de Identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX)". In HEITOR, Manuel et al. *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no século XX*. Vol. I. Lisboa: D. Quixote, 2004 p. 181-199.

DOBADO GONZÁLEZ, Rafael. "Export-Led Boom Minero y Desarrollo Económico Provincial: Una Visión Escéptica com Tintes Geográficos". In *Minería y desarrollo económico en España* (Eds. Miguel Á. Pérez de Perceval Verde et al.). Madrid: Editorial Síntesis, S.A., 2006, pp. 96-123

DUBOIS, Xavier. *La révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne Sud au XIX siècle*. Rennes: PUR, 2004.

DUCRUET, César. "Ports regions and globalization". In NOTTEBOOM, T.E.; C. DUCRUET; P. W. de LANGEN (Eds.). *Ports in Proximity: Competition and Coordination among Adjacent Seaports*. Aldershot: Ashgate, 1909, pp. 41-53.

EÇA, Rui de Moura Coutinho Almeida d'. *A Tuberculose Pulmonar e o Ar Marítimo. Contribuição para a phtisiotherapia em Portugal*. Lisboa: Typographia Universal, 1906.

ELIADE, Mircea. *Tratado de História das Religiões*. 4.<sup>a</sup> ed. Porto: Edições ASA, 2004.

ELIAS, Luís Filipe da Cruz Quaresma. "A vereação sineense em finais de Setecentos". In *Actas do 1.º Encontro de História do Alentejo Litoral*. Sines: Centro Cultural Emmerico Nunes, 2008.

ELYSEU, A. Pinto; L. TOULSON. *O Aproveitamento Hidroagrícola do Rio Mira. Compartimentação Cultural e Microclima*. Lisboa: Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, 1961 (separata da revista Agros, n.º 4, ano 44, 1961).

ESPARTEIRO, António Marques. *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2.<sup>a</sup> ed. Lisboa: Classica Editora, 2001.

FAIRBRIDGE, R. W. The Estuary: its definition and geodynamic cycle. In: OLAUSSON, E.; I. CATO. (Eds). *Chemistry and Biogeochemistry of Estuaries*. Nova York: John Wiley and Sons, 1980, pp. 1-35.

FALCÃO, José António. *Memória Paroquial do Concelho de Sines em 1758*. Santiago do Cacém: Real Sociedade Arqueológica Lusitana, 1987 (separata).

FALCÃO, José; Ricardo PEREIRA. *Paços do Concelho, Odemira*. 1996. URL: [http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=4345](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=4345) [acedido em 1 de Fevereiro de 2009].

FALCÃO, José António; Ricardo Estevam PEREIRA. “A Ermida de Nossa Senhora das Salas”. In *Da Ocidental Praia Lusitana. Vasco da Gama e o seu Tempo*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, pp. 82-101.

FARCY, Jean-Claude. “Le temps libre au village”. In Alain CORBIN. *L’Avènement des loisirs 1850-1960*. Paris: Aubier, 1995, pp. 230-274.

FEIO, Mariano. *A Evolução do Relevo do Baixo Alentejo e Algarve. Estudo de Geomorfologia*. Lisboa: Instituto para a Alta Cultura, Centro de Estudos Geográficos, 1952.

FEIO, Mariano. *Le Bas Alentejo et l’Algarve*. Évora: INIC, Centro de Ecologia Aplicada da Universidade de Évora, 1983 (reimpressão da obra de 1949, reeditada em 1950).

FEIO, Mariano. *A Evolução da Agricultura do Alentejo Meridional. As Cartas Agrícolas de G. Pery. As Difíceis Perspectivas Actuais na Comunidade Europeia*. Lisboa: Edições Colibri, 1998.

FEIO, Mariano; HENRIQUES, Virgínia. *As Secas de 1980-81 e de 1982-83 e as Principais Secas Anteriores*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1986.

FERNANDES, José Francisco Soares. *Sociedade Recreativa Sãoteotoniense. 1903-2010*. São Teotónio: Sociedade Recreativa Sãoteotniense, 2010.

FERNANDES, José Manuel. “O Lugar da Cidade Portuguesa”. In *Povos e Culturas. A Cidade em Portugal: Onde se vive*. N.º 2. Lisboa: Centro de Estudos de Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa, 1987, pp. 79-112.

FERNANDES, P[aulo] J[orge]. “João Ferreira Braga”. In *Dicionário Biográfico Parlamentar 1834-1910* (Coord. Maria Filomena Mónica). Vol. I. Lisboa: Imprensa das Ciências Sociais, Assembleia da República, 2004, pp. 433 e 434.

FERREIRA, Jaime Alberto do Couto. *Farinhas, Moinhos e Moagens*. Lisboa: Âncora Editora, 1999.

FERREIRA, F. A. Gonçalves. *História da saúde e dos serviços de saúde em Portugal*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, imp. 1990.

F[ERREIRA], F[átima] M[oura]. “Neves, Joaquim António das Neves (1821-1855)”. In *Dicionário Biográfico do Alentejo 1834-1910* (Coord. Maria Filomena Mónica). Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, Assembleia da República, vol. III, 2004, pp. 53 e 54.

FERREIRA, Maria de Fátima Sá e Melo. *Rebeldes e Insubmissos. Resistências Populares ao Liberalismo (1834-1844)*. Porto: Edições Afrontamento, 2002.

FERREIRA, Sofia. “Marcha pela República em Santiago do Cacém e Sines (1880-1910)”. In *Actas do 1.º Encontro de História do Litoral Alentejano*. Sines: Centro Cultural Emmerico Nunes, 2009, pp. 76-81.

FICHOU, Jean-Christophe. “La grande guerre et les conserveurs de sardines”. In *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2005/3 n.º 219, pp. 71-86. URL: <http://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2005-3-page-71.htm>. DOI : 10.3917/gmcc.219.0071 [acedido em 23 de Setembro de 2011].

FICHOU, Jean-Christophe. “Les conserves de sardines à l'huile, ou le luxe français sur les grandes tables du monde”. In *Histoire, économie & société*, 2007/1 26e année, pp. 107-123. URL: [www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2007-1-page-107.htm](http://www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2007-1-page-107.htm). DOI : 10.3917/hes.071.0107 [acedido em 23 de Setembro de 2011].

FILGUEIRAS, Octávio Lixa. *Barcos de Pesca de Portugal*. Coimbra: Centro de Estudos de Cartografia Antiga, 1981.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa. *Introdução ao “Caderno de todos os Barcos do Tejo Tanto de Carga e Transporte como d’ Pesca, por João de Souza, Lente d’Arquitectura Naval e Desenho da Companhia de Guardas Marinhas”*. Lisboa: Academia de Marinha, 1985.

FILIPE, Graça; Fernanda FERREIRA (Org.). *Água, Fogo, Ar, Cortiça. Exposição temática sobre a Mundet*. Seixal: Ecomuseu Municipal do Seixal, 2002.

FISCHER, Lewis R. “Port Politics: Seaport Planning around the North Atlantic, 1850-1939”. In *Research in Maritime History* (Ed. Lewis R. Fischer e Adrian Jarvis), n.º 16, 1999, pp. 229-244.

FISCHER, Lewis R. “Maritime Infrastructure: the response in Western European ports to the demands of coastal shipping, 1850-1914”. In *Coastal Shipping and the European Economy, 1750-1980* (Eds. Armstrong, John & Andreas Kunz). Mainz: Verlag Philipp von Zabern, 2002, pp. 197-210.

FIÚZA, Armando Falcão de Gusmão. *The portuguese coastal upwelling system*. Lisboa: Universidade, 1982, pp. 45-71. Separata de "Actual Problems of Oceanography in Portugal", Seminário realizado em Lisboa de 20 a 21 de Nov. 1980.

FONSECA, Hélder Adegar. *O Alentejo no século XIX: economia e atitudes económicas*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996.

FONSECA, Hélder Adegar. "Elites agrárias e crescimento económico na periferia portuguesa do século XIX: O exemplo do Alentejo na era liberal (1850-1910)". In *Análise Social*, vol. XXXIII, n.º 146-147, (2.º-3.º), 1998, pp. 497-538.

FONSECA, Helder Adegar. "A ocupação da terra". In *História Económica de Portugal 1700-2000* (Org. Pedro Lains; Álvaro Ferreira da Silva). Vol. II. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2005, pp. 83-118.

FONSECA, Luís Manuel Quintais Cancela da. *Estudo da influência da "abertura ao mar" sobre um sistema lagunar costeiro: a Lagoa de Santo André*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 1989. Tese de Doutoramento.

FORTEA, José Ignacio; Juan E. GELABERT. "Introdução". In *La Ciudad Portuaria Atlántica en la Historia: Siglos XVI-XIX* (Eds. José Ignacio Fortea Perez & Juan E. Gelabert González). Santander: Autoridad Portuaria, 2006, pp. 15-17.

"Francisco Chainho, memórias da pesca" (entrevista de Luísa Bruno, em 17 Janeiro 2009). In *Redes do Tempo*, Jornal do Museu de Sines (dir. Manuel Coelho), n.º 1, Maio de 2009, Sines, Museu de Sines, pp. 4 e 5.

FRANZINI, Marino Miguel. *Roteiro das Costas de Portugal [...]*. Lisboa: Impressão Régia, 1812.

FRAX ROSALES, Esperanza. *Puertos y comercio de cabotaje en Espana, 1857-1934*. Madrid: Banco de Espana, 1981.

FREITAS, Joana Gaspar de. "O litoral português, percepções e transformações na época contemporânea: de espaço natural a território humanizado". In *Revista da Gestão Costeira Integrada*, 7 (2), 2007, pp. 105-115.

FREITAS, Joana Gaspar de. "Episodes of Coastal Erosion in the Second Half of the XIX Century and its Relation with the Development of the Coast for Bathing use – the cases of Espinho, Mazaré and Ericeira". In *Journal of Coastal Research*, ed. especial 56, 2009, pp. 622-626.

FREITAS, Joana Gaspar de. *O litoral português na época contemporânea: representações, práticas e consequências: os casos de Espinho e do Algarve (c. 1851 a c. de 1990)*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2010. Tese de Doutoramento.

GARCIA, João Carlos. *Navegabilidade e Navegação no Baixo Guadiana*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, INIC, 1982

GARCIA, João Carlos. *O Espaço Medieval da Reconquista no Sudoeste da Península Ibérica*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1986.

GARCIA, João Carlos. *A navegação no Baixo Guadiana durante o ciclo do minério (1857-1917)*. Porto: Universidade do Porto, 1996. Tese de Doutoramento.

GASPAR, Jorge. “Os portos fluviais do Tejo”. In *Finisterra*. Vol. V, 10, 1970, pp. 153-204.

GASPAR, Jorge. “Estudo Geográfico das Aglomerações Urbanas em Portugal Continental”. In *Finisterra*, vol X, n.º 19. 1975, pp. 107-152.

GASPAR, Jorge. “O Sítio: Ocupação e Organização do Território”. In *Scripta Vetera*, Edição Electrónica de Trabalhos Publicados sobre Geografia e Ciências Sociais, 37, Universidade de Barcelona, s.d. URL: <http://www.ub.edu/geocrit/sv-37.htm>. [Acedido em 21 de Fevereiro de 2009].

GERÓNIMO, Rita. “Banhistas e Banheiros. Reconfiguração Identitária na Praia da Ericeira”. In *Etnografica*, vol. VII (1), 2003, pp. 159-169.

GOMES, Paulo Alexandre P.N. *Ermidas-Sado. História de uma Povoação Contemporânea*. Ermidas-Sado: Junta de Freguesia, 2000.

GÓMEZ-MENDOZA, Antonio. “Light and Shade in Spanish Coastal Shipping in the Second Half of the Nineteenth Century”. In *Coastal Shipping and the European Economy 1750 1980* (Ed. John Armstrong; Andreas Kunz). Mainz: Verlag Philipp von Zabern, 2002, pp. 101-116.

GÓMEZ-MENDOZA, Antonio. “Transportes y Comunicaciones”. IN *Estadísticas históricas de España: siglos XIX y XX*. (Coord. Albert Carreras; Xavier Tafunell). 2.<sup>a</sup> ed. Vol. I. Bilbao: Fundación BBVA, 2005, pp. 511-572.

G[ONÇALVES], P[aula]. “Andrade, José Maria (?-1898)”. In *Dicionário Biográfico Parlamentar 1834-1910* (Coord. Maria Filomena Mónica). Vol. I. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, Assembleia da República, 2004, pp. 190-192.

GRANGÉ, Mathieu. “Recherches en cours sur le district sidérurgique du littoral alentejan (Odemira et Cercal) à l’époque islamique”. In *Actas do 1.º Encontro de*

*História do Alentejo Litoral*. Sines: Centro Cultural Emmerico Nunes, 2009, pp. 99-116.

GUEDES, LÍVIO DA COSTA. *Aspectos do Reino de Portugal nos Séculos XVI e XVII. A “Descrição” de Alexandre Massai (1621) (II Tratado)*. Lisboa: Arquivo Histórico Militar, 1989.

GUEDES, Lívio da Costa. *A viagem de Christian, Príncipe de Waldeck, ao Alentejo e ao Algarve descrita pelo Barão von Wiederhold (1789)*. Lisboa: Ed. de Autor, 1992.

GUERREIRO, António Machado. *Colos. Alentejo. Elementos Monográficos*. Odemira: Câmara Municipal de Odemira, 1987.

GUERREIRO, Jacinto Salvador. “Nos Caminhos da Planície: Contributos para o Estudo da Presença da Igreja no Baixo Alentejo”. In *Entre o Céu e a Terra. Arte Sacra da Diocese de Beja* (Dir. José António Falcão). Vol. I. Beja: Departamento do Património Histórico e Artístico da Diocese de Beja, 2000, pp. 102-104.

GUERREIRO, Luís R. *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*. Lisboa: Temas e Debates, 1997.

*Guia de Portugal - Estremadura, Alentejo e Algarve*. Vol II. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1991 (facsimile da ed. da Biblioteca Nacional, 1927).

GUIMARÃES, Paulo. “O Alentejo e o Desenvolvimento Mineiro durante a Regeneração”. In *Mineração no Baixo Alentejo*. Castro Verde: Câmara Municipal de Castro Verde, 1996, 114-129.

GUIMARÃES, Paulo. *Indústria e conflito no meio rural. Os mineiros alentejanos (1858-1938)*. Lisboa: Edições Colibri, CIDEHUS-UE, 2001.

GUIMARÃES, Paulo. “Comportamento estratégico das elites económicas alentejanas face à actividade industrial: algumas evidências a partir da região de Évora (1880-1926)”. In *Elites e Poder: A crise do Sistema Liberal em Portugal e Espanha*. (Ed. Manuel Baiôa). Lisboa: Colibri, CIDEHUS/UE, 2004, pp. 81-107.

GUIMARÃES, Paulo E. *Elites e indústria no Alentejo (1890-1960): um estudo sobre o comportamento económico de grupos de elite em contexto regional no Portugal Contemporâneo*, 2 vols. Évora: Universidade de Évora, 2004. Lisboa: Edições Colibri, CIDEHUS/EU, 2006. Tese de Doutoramento.

GUIMARÃES, Paulo. “As associações capitalistas eborenses: actores, áreas de negócio e ritmos de formação (1889-1960)”. In *Revista da Faculdade de Letras, História*. Porto, III Série, vol. 8, 2007, pp. 157-193.



GUIMERÁ RAVINA, Agustín. “Puertos y Ciudades Portuarias (Ss. XVI-XVIII): una Aproximación Metodológica”. In *O Litoral em Perspectiva Histórica. Sécs. XVI a XVIII*. Porto: Universidade do Porto. Instituto de História Moderna, 2002, pp. 287-305.

GUIMERÁ RAVINA, Agustín. “El vino y los puertos de la Europa Atlántica: Burdeos y Oporto: siglos XVIII a XIX”. In *Douro – Estudos & Documentos*. Vol VII (14), (4.º), 2002a, pp. 237-255.

GUIMERÁ RAVINA, Agustín. “El sistema portuario español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación”. In *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX)*. *Actas del Coloquio Internacional "El sistema portuario español"*. (Eds. Agustín Guimerá; Dolores Romero). Madrid: CEHOPU, Ministerio de Fomento, CSIC, 1996, pp. 125-141.

GUIMERÁ RAVINA, Agustín. “Puertos y ciudades portuarias (ss. XVI-XVIII). Una aproximación metodológica”. In *La Ciudad Portuaria Atlántica en la Historia: Siglos XVI-XIX*. (Eds. José Ignacio Fortea Perez & Juan E. Gelabert González). Santander: Autoridad Portuaria, 2006, pp. 19-44.

HERRANZ LONCÁN, Alfonso. *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2008.

HESPANHA, Antonio Manuel. *Poder e Instituições no Antigo Regime*. Lisboa: Edições Cosmos, 1992.

HESPANHA, Antonio Manuel. *As Vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII*. Coimbra: Almedina, 1994.

HOYO APARÍCIO, Andrés. “Puerto, negocio y estructura social en Santander de 1829 a 1900”. In *La Ciudad Portuaria Atlántica en la Historia: Siglos XVI-XIX*. (Eds. José Ignacio Pérez y Juan E. Gelabert González). Santander: Autoridad Portuaria de Santander, 2006, pp. 326-353.

JACKSON, Gordon. “The british port system, c. 1850-1913”. In *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX)*. (Eds. Agustín Guimerá; Dolores Romero). Madrid: CEHOPU, Ministerio de Fomento, CSIC, 1996, pp. 77-97.

JACKSON, Gordon. “The Significance of Unimportant Ports”. In *International Journal of Maritime History*, vol. XIII, nº 2, Dezembro 2001, pp. 1-17.

JACKSON, Gordon. “Early Modern European Seaport Studies: Highlights & Guidelines”. In *European seaport systems in the early modern age: a comparative approach: Proceedings*. Porto: Instituto de História Moderna, Universidade do Porto, 2007, pp. 8-27.

JACKSON, Gordon. “Port Development and Technical Change. C. 1700-1900 – Outlien Summary”. In *European seaport systems in the early modern age: a comparative approach: Proceedings*. Porto, Instituto de História Moderna, Universidade do Porto, 2007a, pp. 148-152.

JARVIS, Adrian. “Port History: Some Thoughts on Where it Came from and Where it Might be Going”. In *Research in Maritime History*. (Eds. Lewis R. Fischer; Adrian Jarvis). N.º 16, 1999, pp. 13-34.

JARVIS, Adrian. “Transcript of 'Port City' public forum podcast”. Setembro de 2007. URL: [http://www.liverpoolmuseums.org.uk/podcasts/transcripts/port\\_cities.asp](http://www.liverpoolmuseums.org.uk/podcasts/transcripts/port_cities.asp) [acedido em 12 de Julho de 2011].

JUSTINO, David. *A formação do espaço económico nacional. Portugal 1810-1913*. 2 vol. Lisboa: Vega, 1988 e 1989.

LAINS, Pedro. “Exportações portuguesas 1850-1913: a tese da dependência revisitada”. In *Análise Social*. Lisboa, Vol. XXII, n.º 91, 1986, pp. 381-419.

LAINS, Pedro. *A Economia Portuguesa no século XIX. Crescimento económico e comércio externo (1851-1913)*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1995.

LAINS, Pedro. *Os Progressos do Atraso. Uma Nova História Económica de Portugal, 1842-1992*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2003.

LAINS, Pedro. “A Indústria”. In *História Económica de Portugal*. Coord. Pedro Lains; Álvaro Ferreira da Silva). Vol. II *O Século XIX*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2005, pp. 250-281.

LANDMANN, GEORGE. *Historical, military and Picturesque Observations on Portugal*, II volume (*Military an Picturesque Observations on Portugal*). Londres: T. Cadell and W. Davies, Strand, 1818.

LARCHER, Jaime. “Caminhos de ferro em Portugal – Considerações lidas em sessão de 21 de Abril de 1877 e em sessão 5 de Maio de 1877 da associação dos engenheiros civis portugueses pelo sócio Jayme Larcher”. In *Revista de Obras Publicas e Minas*, tomo IX, n.ºs 102 e 103, de Junho e Julho de 1878, pp. 257-279.

LAUTENSACH, Hermann. “As Características Climáticas”. In RIBEIRO, Orlando; Hermann LAUTENSACH; Suzanne DAVEAU. *Geografia de Portugal*. Vol II. *O Ritmo Climático e a Paisagem*. 2.ª ed. Lisboa: Edições João Sá da Costa, 1994, pp. 337-369.

LEAL, Pinho. “Odemira”. In *Portugal Antigo e Moderno* [...]. Vol. VI. Lisboa: Cota d'Armas, 1990, pp. 200-204 (facsimile da edição de Lisboa: Livraria Editora de Mattos Moreira, 1875).

LEAL, Pinho. “Sines”. In *Portugal Antigo e Moderno* [...]. Vol. IX. Lisboa: Cota d'Armas, 1990, pp. 390-400 (facsimile da edição de Lisboa: Livraria Editora de Mattos Moreira, 1880).

LEAL, Pinho; Pedro Augusto FERREIRA. “Villa Nova de Mil Fontes”. In *Portugal Antigo e Moderno* [...]. Vol. XI. Lisboa: Cota d'Armas, 1990, pp. 854- 859 (facsimile da edição de Lisboa: Livraria Editora de Mattos Moreira, 1886).

LE BOUËDEC, Gerard. “Gens de mer, société littorales et pluriactivité: l'évolution de la recherche”. In *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XVe-XXe siècle)*. (Dir. LE BOUËDEC, Gerard; François PLOUX; Christophe CÉRINO; Aliette GEISTDOERFER). Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2004, pp. 41-48.

LE BOUËDEC, Gerard; François PLOUX; Christophe CÉRINO; Aliette GEISTDOERFER (Dir.). *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XVe-XXe siècle)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2004.

LE BOUËDEC, Gérard. “Le Cabotage sur la Façade Atlantique Française (XVIe-XIXe Siècles)”. In *Histoire du cabotage européen aux XVe-XIXe siècles, Revue d'Histoire Maritime*. Paris, PUPS, n.º 8, 2008, pp. 9-37.

LE BOUËDEC, Gérard. “Les petits ports de la façade atlantique (Du XVIe au XIXe siècle)”. In *Revista da Faculdade de Letras, História*. Porto, III Série, vol. 9, 2008a, pp. 11-26

LE BOUËDEC, Gérard; S. LLINARES. “Le port comme lieu de conflit d'autorité (XVIe – XIXe siècles)”. In *Cahiers du CRHQ*, n.º 1, 2009. URL: <http://www.crhq.cnrs.fr/cahiers/1/c1a6-Lebouedec.pdf>. [Acedido em 12 de Março de 2011].

“Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime”. In *Rives mediterraneennes*, n.º 13, 2003. URL: <http://rives.revues.org/159> [acedido em 12 de Março de 2011].

LEITÃO, Com.tes Humberto; J. Vicente LOPES. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. 3.ª ed. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990.

LESPAGNOL, André. *Messieurs de Saint-Malo, une elite negociante au temps de Louis XIV*. Rennes: PUR, 1997.

LIMA, Nuno Miguel. “Henry Burnay no contexto das fortunas da Lisboa oitocentista”. In *Análise Social*, vol. XLIV, n.º 192, 2009, pp. 565-588.

LINK, Heinrich Friedrich. *Voyage en Portugal, depuis 1797 jusqu'en 1799* [...]. 2 vols. Paris: Chez Levrault, Schoell et Cie, 1803.

LINK, Heinrich Friedrich. *Voyage en Portugal, depuis 1797 jusqu'en 1799* [...] par M. Link et le Comte de Hoffmansegg [...]. 3 vols. Paris: Dentu, Imprimeur-Libraire, 1808.

LOBO, Constantino Botelho de Lacerda. Memória sobre a Decadência das Pescas em Portugal. In *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências*. Vol. IV. Lisboa: Banco de Portugal, 1991, pp. 241-288.

LOPES, João Baptista da Silva. *Corografia ou Memória Económica, Estatística e Topográfica do Reino do Algarve*. 2 vols. Faro: Algarve em Foco, imp. 1988 (facsimile da 1.ª edição: Lisboa: Typ. da Academia Real das Sciencias, 1841).

LOPES, Francisco Fernandes. *Cartas de Henrique Pousão*. Lisboa: Portugalia Editora, 1959.

LOPES, Francisco Luiz. *Breve Notícia de Sines, Pátria de Vasco da Gama*. Sines: Câmara Municipal de Sines, 1985 (facsimile da 1.ª edição, de Lisboa: Na Typographia do Panorama, 1850).

LOUREIRO, Adolfo. *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*. 9 vols. Lisboa: Imprensa Nacional, 1904-1910.

LOUREIRO, Francisco de Sales. *Uma jornada ao Alentejo e ao Algarve. A alteração das linhas de força da política nacional. Texto do cronista João Cascão*. Lisboa: Livros Horizonte, 1984.

LOUREIRO, João José Mimoso; Maria Noémia da Fonseca NUNES; Orlando Ferreira BOTELHO. *Monografia hidrológica do Rio Mira*. Évora: Direcção-Geral dos Recursos e Aproveitamentos Hidráulicos, Comissão de Coordenação de Região Alentejo, 1984.

LOUSADA, Maria Alexandre. “Viajantes e Turistas. Portugal, 1850-1926”. In *Viajar. Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*. Lisboa: CCNCCR, 2010, pp. 65-73.

MACHADO, António do Canto; António Monteiro CARDOSO. *A guerrilha do Remexido*. Mem Martins: Europa-América, s.d.

MACHADO, Helena. *A construção social da praia*. Guimarães: Ideal, 1996.

MADEIRA, João. “A Greve dos Corticeiros de Sines em 1908”. In *História*, I série, n.º 87, Janeiro de 1986, pp. 48-58.

MADEIRA, João. *As Associações de Classe dos Trabalhadores Rurais em Santiago do Cacém*. Setúbal: SALPA, 1988.

MADEIRA, João. “Os Corticeiros e o Sindicalismo em Sines (1910-1914)”. In *História*, I série, n.º 142, Julho de 1991, pp. 33-49.

MADEIRA, João. *Sines na Viragem do Século: Desenvolvimento, “Autonomia” e Sociedade*, dactilografado, inédito (por gentileza do A.), Novembro de 1991a.

MADEIRA, João. Considerações sobre a construção da contemporaneidade a “sul do Sado”: dinâmicas, ritmos e assimetrias. In *Actas do 2.º Encontro de História do Alentejo Litoral*. Sines: Centro Cultural Emmerico Nunes, 2010, pp. 168-172.

MADUREIRA, Nuno Luís. *Lisboa. Luxo e distinção – 1750-1830*. Lisboa: Editorial Fragmentos, 1990.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. *O Algarve Económico 1600-1773*. Lisboa: Editorial Estampa, 1988.

*Manuscritos do Fonds Portugais da Biblioteca Nacional de França* (Investigação: Luís L. Guerreiro). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

MARCADÉ, Jacques. “Les *Herdades de Cavallaria*: Literature agronomique ou Thème Social”. In *Sillages*. Poitier, 1972, pp. 57-64.

MARQUES, A. H. de Oliveira. *História de Portugal*. 10.ª ed. 3 vol. Lisboa: Palas Editores, 1984.

MARQUES, A. H. de Oliveira. *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*. Vol IV da *Nova História de Portugal* (Dir. Joel Serrão; A. H. de Oliveira Marques). Lisboa: Editorial Presença, 1987.

MARTINS, Luís. “Baldaque da Silva e a Identificação das Comunidades Costeiras”. In *Etnográfica*, vol. I, n.º 2, 1997, pp. 271-293.

MARTINS, Oliveira. *Portugal Contemporâneo*. 2 vols. 10.ª ed. Lisboa: Guimarães Editores, 1996.

MATOS, António Alves Pereira de. *Marinha de Commercio*. 2 vols. Porto: Magalhães e Moniz, 1900-1901.

MATOS, Ana Cardoso de. “A indústria no distrito de Évora, 1836-90”. In *Análise Social*, vol. XXVI, n.º 112-113, 1991, pp. 561-581.

MATOS, Ana Cardoso de. “A electricidade na cidade de Évora: da Companhia Eborense de Electricidade à União Eléctrica Portuguesa”. In *Revista da Faculdade de Letras, História*. Porto, III Série, vol. 8, 2007, pp. 195-215.

MATOS, Ana Cardoso de. “Asserting the Portuguese Civil Engineering Identity: the Role Played by the École des Ponts et Chaussées, 1825-1866”. In *Jogos de Identidade Profissional: os Engenheiros entre a Formação e a Acção*. (Ed. Ana Cardoso de Matos; Maria Paula Diogo; Irina Gouzevitchp; André Gelon). Lisboa: Ed. Colibri, CIDEHUS-EU, CIUHCT, 2009, pp. 177-208.

MATOS, Ana Cardoso; Elói Figueiredo BERNARDO; Maria Ana BERNARDO. «Caminhos-de-ferro e turismo em Portugal (Final do século XIX e primeiras décadas do século XX)». Paper apresentado no V Congresso de Historia Ferroviaria, Palma 2009. URL: [http://www.cidehus.uevora.pt/textos/artigos/amatos\\_camferro\\_turismo\\_xix-xx.pdf](http://www.cidehus.uevora.pt/textos/artigos/amatos_camferro_turismo_xix-xx.pdf) [acedido em 8 de Julho de 2010].

MATOS, Ana Cardoso de; Maria Luísa SANTOS; Maria Paula DIOGO. “Obra, engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal”. In *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no século XX* (Coord. Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito, Maria Fernanda Rollo). Vol. II *Grandes Temas*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 2004, pp. 12-44.

MATOS, Ana Cardoso de; M. Luísa SANTOS, "Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)". In *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de Junho de 2004, vol. VIII, n.º 167. URL: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm> [acedido em 23 de Abril de 2010].

MATOS, Ana Cardoso de; Maria Luísa F.N. dos SANTOS; Maria Ana BERNARDO. “Transport, tourism and technology in Portugal between the late 19th and early 20th centuries”. In *Journal of History of Science and technology*, vol IV, 2010. URL: <http://johost.eu/index.asp?oid=100&ri=1&area=4>

MATOS, Artur Teodoro de. *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, 2 vols. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.

MATTOSO, José; Luís KRUS; Amélia ANDRADE. *O Castelo e a Feira. A Terra de Santa Maria nos séculos XI a XII*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989.

MELLO, Carlos de. *Geographia Economica de Portugal: Portugal Marítimo contendo muitas indicações práticas*. Lisboa: Livraria Bertrand & C.<sup>a</sup> Sucessores, Carvalho & C.<sup>a</sup>, 1888.

MENDES, Américo M. S. Carvalho. *A Economia do sector da Cortiça em Portugal. Evolução das actividades de produção e de transformação ao longo dos séculos XIX e XX* (Documento de Trabalho), Outubro de 2002. URL: [http://www2.egi.ua.pt/xxiiaphes/Artigos/Am%C3%A9rico\\_Mendes.PDF](http://www2.egi.ua.pt/xxiiaphes/Artigos/Am%C3%A9rico_Mendes.PDF) [acedido em 12 de Junho de 2010].

MILNE, Graeme J. “Ports Politics: Interest, Faction na Port Management in Mid-Victorian Liverpool”. In *Research in Maritime History* (Ed. Lewis R. Fischer e Adrian Jarvis), n.º 16, 1999, pp. 35-62.

MOJARRO BAYO, Ana María. *La Historia del Puerto de Huelva (1873-1930)*. Huelva: Universidade de Huelva, Puerto de Huelva, 2010.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo Freitas. *O Crepúsculo dos Grandes. A Casa e o Património da Aristocracia em Portugal (1750-1832)*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1998.

MOREIRA, Carlos Diogo. *Populações marítimas em Portugal*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1987. Tese de doutoramento.

MOREIRA, Fernando. “As dinastias liberais. Relações de parentesco entre os membros do parlamento no período da monarquia constitucional (1834-1910)”. In *Análise Social*, vol. XLI (178), 2006, pp. 125-143.

MOREIRA, Maria João Guardado; Teresa Rodrigues VEIGA. “Modelos de Mortalidade em Portugal”. In *Ler História*, n.º 49, 2005, pp. 145-169.

NABAIS, Antonio José Castanheira Maia; Paulo Oliveira RAMOS. *100 anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: APL- Administração do Porto de Lisboa, 1987.

NATIVIDADE, J. Vieira. *Subericultura*. Lisboa: Ministério da Economia, Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, imp. 1950.

NAZARETH, Adriano Joaquim Carvalho Barbosa. *O cinema está morto. Que viva o Cinema!* Porto: Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, 2007. Tese de Doutoramento.

NEVES, Pedro José Marto. *Grandes Empresas Industriais de um País Pequeno: Portugal. Da Década de 1880 à 1.ª Guerra Mundial*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa Instituto Superior de Economia e Gestão, Janeiro de 2007. Tese de Doutoramento.

NOBLE, Graham. “An Introduction to E.W. Barton-Wright (1860-1950) and the Eclectic Art of Bartitsu”. In *Journal of Asian Martial Arts*, 8, 2, 1999, pp. 50-61. URL: [http://ejmas.com/jmanly/articles/2001/jmanlyart\\_noble\\_0301.htm](http://ejmas.com/jmanly/articles/2001/jmanlyart_noble_0301.htm) [acedido em 30 de Agosto de 2011].

NUNES, Francisco Oneto. “O Trabalho faz-se espectáculo: a pesca, os banhos e as modalidades do olhar”. In *Etnográfica*, vol. VII (1), 2003, pp. 131-157.

NUNES, Francisco Oneto. *Hoje por ti, amanhã por mim: a arte Xávega no litoral central português*. Lisboa, ISCTE, 2005. Tese de Doutoramento.

NUNES; Ana Bela; Nuno VALÉRIO. *O crescimento económico moderno: introdução a uma história da economia mundial contemporânea*. 2.<sup>a</sup> ed. Lisboa: Presença, 2004.

NUNES, João Paulo Avelãs. “A Indústria mineira em Portugal Continental desde a consolidação do regime liberal ao I Plano de Fomento do Estado Novo (1832-1953). Um esboço de caracterização”. In *Revista Portuguesa de História*, tomo XXXV, 2001-2002, pp. 421-464.

NUNES, Maria de Fátima. *O liberalismo português: ideários e ciências: o universo de Marino Miguel Franzini (1800-1860)*. Lisboa: INIC, 1988.

OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; Fernando GALHANO; Benjamim PEREIRA. *Construções Primitivas em Portugal*. 3.<sup>a</sup> ed. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1994.

OLIVEIRA, Ildeberto Mota. “Engenharia costeira e portuária”. In *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*. (Coord. Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito, Maria Fernanda Rollo). Vol II *Grandes Temas*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 2004, 255-301.

OLIVEIRA, João Brás de. *Aparelho e Manobra dos Navios*. 2.<sup>a</sup> ed. Lisboa: Sociedade Portuguesa de Geografia, 1943.

OLIVEIRA, J. Tomás; Victor OLIVEIRA. “Síntese da Geologia da faixa piritosa, em Portugal, e das principais mineralizações associadas”. In *Mineração no Baixo Alentejo*. Castro Verde: Câmara Municipal de Castro Verde, 1996, pp. 8-27

OLIVEIRA, César. Os municípios no liberalismo monárquico constitucional. In *História dos Municípios e do poder Local [Dos Finais da Idade Média à União Europeia]*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1996.

OMEGA (OLIVEIRA, Padre Jorge). “Alvalade Antiga”. In *Nossa Terra*, n.º 26, 3 de Julho de 1932, pp. 1-3.



ORTIGÃO, Ramalho Ortigão. *As praias de Portugal: guia do banhista e do viajante*. Porto: Magalhães e Moniz, 1876.

PACHECO, Elsa. *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2001. Tese de doutoramento.

PALMA, Carlos Augusto Botelho. *Noticia Estatística e Chorographica do Districto e Bispado de Beja*. Coimbra: Imprensa Académica, 1885.

PATRÍCIO, Sandra. *Movimentos sociais em Sines e a questão dos abastecimentos durante a Grande Guerra* [documento policopiado]. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Maio de 2004.

PATRÍCIO, Sandra. “Trabalhar em Sines entre 1900 e 1950. Parte II”. In *O Sineense*, n.º 54, Junho/Setembro 2007, p. 7.

PATRÍCIO, Sandra. “Os operários corticeiros em Sines. Parte II”. In *O Sineense*, n.º 62, Fevereiro/Março 2009, p. 18.

PATRÍCIO, Sandra. “A primeira República em Sines”. In *Actas do 2.º Encontro de História do Alentejo Litoral*. Sines: Centro Cultural Emmerico Nunes, 2010, pp. 196-206.

PATRÍCIO, Sandra. *Documento do mês de Agosto de 2011. As armações de pesca no século XIX*. URL: <http://www.sines.pt/PT/Viver/memoria/arquivo/docmes/Documents/201108%20%20As%20arma%C3%A7%C3%B5es%20de%20pesca%20no%20s%C3%A9culo%20XIX.pdf> [acedido, em 20 de Setembro de 2011].

PEDREIRA, Jorge Miguel. “Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822)”. In *Análise Social*, vol. XXXI (136-137), 1996 (2.º-3.º), pp. 355-379.

PEDREIRA, Jorge Miguel de Melo Viana. *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um Grupo Social*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1995. Tese de doutoramento.

PEDRERO, Rosa. “El hidrónimo prerromano *mira*”. In *Emerita. Revista de Lingüística y Filología Clásica*, vol. LXIV, 2, 1996, pp. 361-374.

PELC, Ortwin. “Hamburg’s Coastal Shipping in the Nineteenth Century”. In *Coastal Shipping and the European Economy 1750-1980*, 2002, pp. 211-222.

PEREDA, Pedro; Fernando MARÍAS (Eds.). *El Atlas del Rey Planeta. La "Descripción de España y de las costas e puertos de sus reinos" de Pedro Texeira (1634)*. 3.<sup>a</sup> ed. San Sebastián: Editorial Nerea, 2003.

PEREIRA, Hugo Silveira. Caminhos-de-ferro entre técnica, estratégia e política (1845-1852), Trabalho apresentado em XXX Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social, 19 Nov. 2010, Lisboa. URL: <http://www.iseg.utl.pt/aphes30/docs/progdocs/HUGO%20SILVEIRA%20PEREIRA.pdf> [acedido em 20 de Fevereiro de 2011].

PEREIRA, Hugo Silveira. Portos e caminhos-de-ferro: expectativas e realizações durante o fontismo. 2011. URL: [http://www.citcem.org/encontro/pdf/new\\_02/TEXT0%20-%20Hugo%20Pereira.pdf](http://www.citcem.org/encontro/pdf/new_02/TEXT0%20-%20Hugo%20Pereira.pdf) [acedido em 21 de Novembro de 2011].

PEREIRA, Hugo S. "A rede férrea alentejana revisitada (1845-1889)". Trabalho apresentado no X Congresso da Associação Internacional de Lusitanistas. Faro, 2011a. URL: [www.fchs.ualg.pt/xcail/comunicacoes/pdf/estudos/Hugo\\_Pereira.pdf](http://www.fchs.ualg.pt/xcail/comunicacoes/pdf/estudos/Hugo_Pereira.pdf) [acedido em 21 de Novembro de 2011].

PEREIRA, Hugo Silveira. "As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896)". In *CEM, Cultura, Espaço & Memória*. Faculdade de Letras da Universidade do Porto/Universidade do Minho/Edições Afrontamento, N.º 1, Março de 2011b, pp. 25-40. URL: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8823.pdf> [acedido em 21 de Novembro de 2011]

PEREIRA, Ana Ramos. *A plataforma litoral do Alentejo e Algarve Ocidental: estudo de geomorfologia*. Lisboa: 1990. Tese de doutoramento.

PEREIRA, José de Campos. *A propriedade rústica em Portugal: superfícies, produções, rendimentos, valores*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1915.

PEREIRA, José Pacheco. "As lutas sociais dos trabalhadores alentejanos: do banditismo à greve". In *Análise Social*, vol. XVI, n.º 61-62, 1980, pp. 135-156.

PEREIRA, Miriam Halpern. *Livre-Câmbio e desenvolvimento económico*. 2.<sup>a</sup> ed. Lisboa: Sá da Costa, 1983.

PEREIRA, Ricardo. *Farol do Cabo Sardão*. 2011. URL: [http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=14248](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=14248) [acedido em 2 de Setembro de 2010]

PEREIRA, Ricardo; Cecília MATIAS. *O farol do cabo de Sines*, 2001, 2008. URL: [http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=16780](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=16780) [acedido em 2 de Setembro de 2010].

PERY, Gerardo A. *Geographia e Estatistica Geral de Portugal e Colonias*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1875.

PESTANA, Miguel; Isabel TINOCO. “A Indústria e o Comércio da Cortiça em Portugal durante o Século XX”. In *Silva Lusitana*, vol.17, n.º1, Junho 2009, pp. 1-26.

PINA, Paulo. *Portugal. O Turismo no Século XX*. Lisboa: Lucidus, 1988.

PINA, Paulo. “Sociedade Propaganda de Portugal. O Papel da Imprensa no Arranque do Turismo Português em 1906”. In *Turismo*, n.º 9-11, Outubro-Dezembro de 1989, pp. 5-8.

PINHEIRO, Magda. *Chemins de fer, structure financière de l'état et dépendance extérieure au Portugal (1850-1890)*. 3 vols. Paris: Universidade de Paris, 1986. Tese de doutoramento.

PINTO, Pedro Aguiar; C. COELHO; D. LUZES; G. BARRADAS; P. TENREIRO; J. C. FERREIRA; J. NÚNCIO. *Análise e Perspectivas Futuras dos Sistemas de Agricultura da região do PDAR do Alto Sado e Mira*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 1993.

PINTO-CORREIA, T.; A. Cancela D'ABREU; R. OLIVEIRA. “Identificação de Unidades de Paisagem: Metodologia aplicada a Portugal Continental”. In *Finisterra*, XXXVI, n.º 72, 2001, pp. 195-206.

PIRES, Ana Paula Soares. *A Indústria de Moagem de Cereais. Sua Organização e reflexos políticos do seu desenvolvimento durante a 1.ª República (1899-1929)*. Lisboa: Universidade Nova, FCSH, 2004. Tese de mestrado.

PIRES, Ana Paula. “O conflito mundial”. In *História da Primeira República Portuguesa* (Coord. Fernando Rosas e Maria Fernanda Rollo). Lisboa: Tinta da China, 2010, pp. 249-266.

POEIRA, Maria de Lourdes Rosa. *Sines: estudo de geografia urbana*. Lisboa: [s.n.], 1972. Tese de licenciatura.

POINSARD, Léon. *Le Portugal Inconnu*. 2 vols. Paris: Bureaux de la Science Sociale, 1910.

POLÓNIA, Amélia. “Hisportos – A Research Project on Portuguese Seaports in the Early Modern Age”. In *European seaport systems in the early modern age: a comparative approach. Proceedings* (Coord. Amélia Polónia; Helena Osswald). Porto: Instituto de História Moderna, Universidade do Porto, 2007, pp. 28-39.

POLÓNIA, Amélia. “Les petits ports dans le système portuaire européen a L’Âge Moderne (XVIe.-XVIIIe. Siècles)”. In *Revista da Faculdade de Letras, História*. Porto, III Série, vol. 9, 2008, pp. 27-51.

PORTER, Roy. “Les Anglais et les loisir”. In Alain CORBIN. *L’Avènement des loisirs 1850-1960*. Paris: Aubier, 1995, pp. 21-54.

PRATA, Ana. *Políticas Portuárias na Iª República (1880-1929)*. Lisboa: ed. Silabo, 2011.

PRATA, Ana Filipa. “Portimão, une ville portuaire : la dynamique d’une industrie de la mer. Étude d’un hinterland portuaire”. In *Cahiers de la Méditerranée*. 80, 2010. URL : <http://cdlm.revues.org/index5228.html> [acedido em 9 de Dezembro de 2010].

PRATA, Ana Filipa da Conceição. *Atlas Portuário Nacional: Contributos Metodológicos para a sua elaboração*. Lisboa: Universidade de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2012. Tese de Mestrado.

PRITCHARD, D. W. “Observations of circulation in coastal plain estuaries”. In: *Estuaries*. (Ed. J. H. Lauff). Washington: AAAS, 1967, pp. 37-44.

QUARESMA, António Martins. *A Barca de Odemira*. Odemira: Câmara Municipal, 1993.

QUARESMA, António Martins. *Rio Mira. Moinhos de Maré*. Aljezur: Suledita, 2000.

QUARESMA, António Martins. *Vila Nova de Milfontes. História*. Milfontes: Junta de Freguesia, 2003.

QUARESMA, António Martins. *Odemira Histórica. Estudos e documentos*. Odemira: Município, 2006.

QUARESMA, António Martins. *Alexandre Massai: a “escola italiana” de engenharia militar no Litoral Alentejano*. Sines: Centro Cultural Emmerico Nunes, 2007.

QUARESMA, António Martins. “João Rodrigues Mouro, Engenheiro militar oliventino em Setúbal”. In *Revista de Estudios Extremeños*, tomo LXVI, n.º1, 2010, pp. 195-238.

QUINTAS, Maria da Conceição. *Porto de Setúbal: um actor de desenvolvimento*. Setúbal: APSS - Administração dos Portos, 2003.

RAMOS, Catarina; Eusébio REIS. “As cheias no Sul de Portugal em diferentes tipos de bacias hidrográficas”. In *Finisterra*, XXXVI, 71, 2001, pp. 71-82.

RAMOS, Rui. *A Segunda Fundação (1890 – 1926)*. 6.º vol. de *História de Portugal* (Dir. José Mattoso). Lisboa: Círculo de Leitores, 1994.

R[AMOS], R[ui]. “João de Paiva (1849-1914)”. In *Dicionário Biográfico Parlamentar 1834-1910* (Coord. Maria Filomena Mónica). Vol. III. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, Assembleia da República, 2004, pp. 154 e 155.

RAU, Virgínia. *Estudos sobre a história do sal português*. Lisboa: Editorial Presença, 1984.

REIS, Jaime. “A ‘Lei da Fome’: as origens do protecçãoismo cerealífero (1889-1914)”. In *Análise Social*, vol. XV, n.º 60, 1979, pp. 745-793.

REIS, Jaime. “O analfabetismo em Portugal no século XIX: uma interpretação”. In *O Atraso Económico Português em Perspectiva Histórica: Estudos sobre a Economia Portuguesa na segunda metade do século XIX (1850-1930)*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1993, pp. 227-253.

RIBEIRO, Orlando. *A Evolução Agrária no Portugal Mediterrânico segundo A. Silbert*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, 1970.

RIBEIRO, Orlando. “Cidade”. In *Dicionário de História de Portugal* (Dir. Joel Serrão). Vol. I. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 574-580

RIBEIRO, Orlando. *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico*. 6.ª ed. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1991.

RIBEIRO, Orlando. “A vida litoral”. In *Geografia de Portugal*. Vol. IV. *A Vida Económica e Social*. Lisboa: Edições João Sá da Costa, 1991a, pp. 1125-1132.

RIBEIRO, Orlando. *Introduções Geográficas à História de Portugal – Estudo Crítico*. 2.ª ed. Lisboa: Edições João Sá da Costa, 2001.

RIBEIRO, E. Cação. “O Porto de Sines”. In *Boletim do Arquivo Histórico Militar*. Lisboa, 61.º vol., 1995, pp. 71-83.

RIBEIRO, Carlos. “Descrição da costa marítima compreendida entre o cabo de S. Vicente e a foz do rio Douro”. In *Revista de Obras Publicas e Minas*, tomo III, n.º 35/36, Novembro e Dezembro de 1872, pp. 373-399.

RICHARD, Robert. “Le navire: un type d’entreprise négligé par les historiens économes”. In *Revue dunkerquoise d’Histoire et d’Archéologie*, n.º 22, 1988, p. 205-226.

ROCHA, Francisco Canais; Maria Rosalina LABAREDES. *Os Trabalhadores Rurais do Alentejo e o Sidonismo. Ocupação de Terras no Vale de Santiago*. Lisboa: Edições Um de Outubro, 1982.

RODRÍGUEZ GUTIERREZ, Fermín; Jacobo BLANCO FERNÁNDEZ; José Ángel FERNÁNDEZ; Luís MARTÍNEZ LORENZO; César MORENO MERINO; Natalia ZAGO SENA. *Los Pequeños Puertos Asturianos durante los Siglos XIX y XX y los Sistemas Industriales Locales*. Madrid: CEHOPU, 2008.

ROLLO, Maria Fernanda. (Coord. e texto). *História das Telecomunicações em Portugal*. Lisboa: PT Fundação, 2009.

ROLLO, Maria Fernanda. “Paradigmas frustrados: perseguição e fuga da modernidade e do progresso”. In *História da Primeira República Portuguesa*. (Coord. Fernando Rosas; Maria Fernanda Rollo). Lisboa: Tinta da China, 2010.

ROMERO MUÑOZ, Dolores; Amaya SÁENZ SANZ. “La construcción de los puertos: siglos XVI-XIX”. In *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX)* (Ed. Agustín Guimerá; Dolores Romero). Madrid, 1996, pp. 185-212.

ROSAS, Fernando. *O Estado Novo (1926-1974)*. 7.º vol. de *História de Portugal* (dir. José Mattoso). Lisboa: Círculo de Leitores, 1994.

ROSAS, Fernando. *Pensamento e Acção Política. Portugal Século XX (1890-1976)*. Lisboa: Editorial Notícias, 2004.

RÖSING, M. J. *Mesures Prises par les Gouvernements pour Proteger la Navigation Maritime*. Bruxelas: Imprimerie des Travaux Publics (Société Anonyme), 1905.

R[OSSA], W[ALTER]. “Chafariz”. In *Dicionário da Arte Barroca em Portugal*. (Dir. José Fernandes Pereira; Coord. Paulo Pereira). Lisboa: Editorial Presença, 1989, pp. 115-118.

ROSSA, Walter. “A cidade portuguesa”. In *Historia da Arte Portuguesa* (Dir. Paulo Pereira). Lisboa: Círculo de Leitores, 1995, pp. 232-323.

RUDERS, Carl Israel. *Viagem em Portugal*. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1981.

SAAVEDRA, Mónica Alexandra de Almeida Monteiro. “*Uma Questão Nacional*” *Enredos da malária em Portugal, séculos XIX e XX*. Lisboa: Universidade, Instituto de Ciências Sociais, 2010. Tese de doutoramento.

SAMPAIO, Gonçalo. *Flora Vascular de Odemira*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1909 (separata do *Boletim da Sociedade Broteriana*, XXVI, 1908-1909).

SANTOS, Augusto Neves dos. *Em Legítima Defeza. Ao Povo do Concelho de Odemira*. s.d., s.l. , incompleto (cedido por Manuel dos Reis, de Odemira).

SANTOS, Manuel Luís dos. *Memoria sobre o Plano Inclinado para Querenar os Navios em Terra*. Lisboa: Typographia Lusitana, 1844.

SANTOS, Miguel António Dias. *Antiliberalismo e contra-revolução na I República (1910-1919)*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2009. Tese de Doutoramento.

SANTOS, Rui. “Configurações espaciais agrárias no Baixo Alentejo (Mértola, segunda metade do século XVIII”. In *Revista de História Económica e Social*, n.º 20, Maio-Agosto de 1987, pp. 1-44.

SERRA, Jorge Miguel Robalo Duarte. *O Nascimento de um império conserveiro. A “Casa Fialho”, 1892-1939*. Porto: 2007. Tese de mestrado.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *História de Portugal*. 18 vols. Lisboa: Verbo, 1977-2010.

SILBERT, Albert. *Le Portugal méditerranéen à la fin de l'Ancien Régime: XVIIIe. - début du XIXe. siècle: contribution à l'histoire agraire comparée*. 3 vols. 2.<sup>a</sup> ed. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1978.

SILVA, A. A. Baldaque da. *Estado Actual das Pescas em Portugal, compreendendo a Pesca Marítima, Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino*, Referido ao Anno de 1886. 3 vols. Lisboa: Banco de Fomento Exterior, 1991 (facsimile de edição da Imprensa Nacional, 1891).

SILVA, Álvaro Ferreira da; Ana Cardoso de MATOS. "Urbanismo e modernização das cidades: o "embellezamento" como ideal. Lisboa, 1858-1891". In *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidade de Barcelona, nº 69 (30) 1 de Agosto de 2000. URL: <http://www.ub.es/geocrit/sn-69.htm> [acedido em 18 de Maio de 2011].

SILVA, Antero. *Amoreiras-Gare: a sua História*. [Santiago do Cacém]: Associação para o Desenvolvimento de Amoreiras-Gare, 2007.

SILVA, Padre António de Macedo e. *Annaes do Município de Sant'Iago de Cacem*. 2.<sup>a</sup> ed. Lisboa: Imprensa Nacional, 1869.

SILVA, Carlos Tavares; Joaquina SOARES. *Ilha do Pessegueiro. Porto Romano da Costa Alentejana*. Lisboa: Instituto da Conservação da Natureza, 1993.

SILVA, Francisco Maria Pereira da (compil.). *Pharoes, Marcas Marítimas Estações Semaphoricas e Postos Meteorologicos em Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1872.

SILVA, Marcos Vieira da. *Da Marinha Mercante Portuguesa e sua influência económica*. Lisboa: Manuel Gomes Editor, 1902.

SILVA, Nuno Miguel Ferreira da. *A Cortiça nos Debates Parlamentares da Nação Portuguesa (1839-1899)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade, 2010. Tese de mestrado.

SILVEIRA, António Henriques da. “Racional Discurso sobre a Agricultura, e População da Província do Alentejo”. In *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa (1789-1815)*. Vol. I. Lisboa: Banco de Portugal, 1990, pp. 43-98.

SILVEIRA, Luís Nuno Espinha da. *Território e Poder. Nas Origens do Estado Contemporâneo em Portugal*. Cascais: Patrimonia, 1997.

SOBRAL, José Manuel; Pedro Ginestal Tavares de ALMEIDA. “Caciquismo e poder político. Reflexões em torno das eleições de 1901”. In *Análise Social*, vol. XVIII n.º 72-73-74 (3.º,-4.º-5.º), 1982, pp. 649-671

SOUSA, D. António Caetano de. *História Genealógica da Casa Real Portuguesa*. [3.ª ed.]. Tomo IX. [Lisboa]: QuidNovi/Público, Academia Portuguesa de História, 2007.

SOUSA, Fernando de; Jorge Fernandes ALVES. *Leixões. Uma história Portuária*. Porto: Ed. Porto de Leixões, 2002.

SOUTHEY, Robert. *Journals of a Residence in Portugal 1800-1801 and a visit to France Supplemented by extracts from his correspondence*. (Ed. Adolfo Cabral). Oxford: at the Clarendon Press, 1960.

SOUZA, João de. *Caderno de todos os barcos do Tejo*. 3.ª ed. Lisboa: Câmara Municipal, 1986 (1.ª ed. 1785).

TATJER, Mercè. “La Construcción del Espacio Costero Siglos XIX-XX. Del Mundo Portuario al Mundo del Ocio. El Caso del Puerto de Barcelona, 1856-1936”. In *Puertos y sistema portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional "El sistema portuario español"*. (Eds. Agustín Guimerá; Dolores Romero). Madrid, 1996, p. 371-392.

TAYLOR, J. *A Picturesque Tour in Spain, Portugal and along the Coast of Africa, from Tangiers to Tetuan*. Londres, 1827.



TELO, António José. *O Sidonismo e o Movimento Operário Português. Luta de classe em Portugal, 1917-1919*. Lisboa: Ulmeiro, 1977.

TELO, António José. *Decadência e Queda da I República Portuguesa*. 2 vols. Lisboa: A Regra do Jogo, 1980, 1984.

THIESSE, Anne-Marie. “Organization des loisirs des travailleurs et temps dérobés (1880-1930)”. In Alain CORBIN. *L’Avènement des loisirs 1850-1960*. Paris: Aubier, 1995, pp. 302-322.

TORTELLA CASARES, Gabriel; Clara Eugénia NÚÑEZ. *El Desarrollo De La España Contemporanea: Historia Economica de los Siglos XIX y XX*. Madrid: Alianza, 2011.

TOULSON, Luís Francisco dos Santos. *A salsugem transportada pelos ventos mareiros como determinante da valorização florestal do aproveitamento hidroagrícola do rio Mira*. Lisboa: Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, 1964 (separata da revista Agricultura. Lisboa: Direcção-Geral dos Serviços Agrícolas, n.º 19, Julho-Setembro de 1963).

TRUFFAUT, Edmond. *Manganèse et acier: Contribution à l'histoire de la sidérurgie en France, 1774-1906*. Paris: Universidade de Paris 1, 2000. Tese de Doutoramento.

URQUHART, G. D. (Comp.); John GREEN. *Dues and Charges on Shipping in Foreign Ports: A Manual of Reference for the use of shipowners, shipbrokers and shipmasters*. 6.<sup>a</sup> ed. Londres: George Philip & Son; Liverpool: Caxton Buildings, 1888.

VALLADAS, Manuel Raymundo. “Memoria sobre o Reconhecimento dos rios, ribeiras, barras e terrenos marginais no Litoral a partir de Villa Real de Santo Antonio, na foz do Guadiana, até à Ribeira de Melides, próximo à foz do Sado”. In *Revista de Obras Públicas e Minas*, tomo VI, n.º 72, Dez 1875, pp. 453-489.

VALLADAS, Manuel Raymundo. “Memoria sobre a rede geral de caminhos de ferro em Portugal, apresentada à associação dos engenheiros civis portugueses, pelo capitão de engenharia Manuel Raymundo Valladas”. In *Revista de Obras Públicas e Minas*, tomo IX, n.º 97, Janeiro de 1878, pp. 9-35.

VALDALISO, Jesús Maria. *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1997.

VALENTE, Vasco Pulido. “*A Revolta dos abastecimentos*”: Lisboa, Maio de 1917 (separata da revista *Economia*, vol. I, n.º 2, S.I., s. n., Maio de 1977).

VALENTE, Vasco Pulido. “Os conserveiros de Setúbal (1887-1901)”. In *Análise Social*, vol. XVII, n.º 67-68 (3.º-4.º), 1981, pp. 615-678.

VALÉRIO, Nuno. “O produto nacional de Portugal entre 1913 e 1947: uma primeira aproximação”. In *Revista de História Económica e Social*, nº 11, 1983, pp. 85-102

VAQUINHAS, Irene Maria. “Um espaço em transformação: a extensão da cultura do arroz nos campos do Mondego, 1856-88”. In *Análise Social*, 4.ª série, vol. XXVI, n.º 112/113 (3.ª-4.ª), 1991, pp. 689-703.

VASCONCELLOS, Maria das Dores Cabral Parreira Lobo de. *Recordando... Conceção*, impressão, Conde Marques, Lda, Julho de 1998 (edição restrita de 60 exemplares).

VASCONCELOS, José Leite de. *Etnografia Portuguesa. Tentame de Sistematização*. Vol. II. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1980.

VEIGA, Teresa Rodrigues. *A População Portuguesa no século XIX*. Porto: CEPESSE, Ed. Afrontamento, 2004.

VENTURA, António. O sindicalismo no Alentejo: a "tournée" de propaganda de 1912. [Lisboa]: Seara Nova, 1977.

VERDINOIS, César. *Progression rapide des dimensions des navires à vapeur et à voiles: conséquences pour les ports*. Bruxelas: Imprimerie des Travaux Publics (Société Anonyme), 1905.

VÉTILLART, M. “Progression Rapide des Dimensions des Navires à vapeur et à voile Leur Immersion Conséquences pour les Ports, Canaux et Accès”. Bruxelas: Imprimerie des Travaux Publics (Société Anonyme), 1905.

VIGARELLO, Georges. “Le temps du sport”. In Alain CORBIN. *L'Avènement des loisirs 1850-1960*. Paris: Aubier, 1995, pp. 193-220.

VILHENA, A[ntónio] [Jacinto Maria]. *Ramal de Sines ou linha férrea de Ermidas-Sado a S. Tiago de Cacém e Sines. Subsídios para a História da sua Construção*. Lisboa, 1937.

VILHENA, Jorge; Joel RODRIGUES. “O Grande Fosso: A escavação arqueológica no Cineteatro Camacho Costa e o Cerro do Castelo de Odemira na Idade do ferro Tardia”. In *Actas do 1.º Encontro de História do Alentejo Litoral*. Sines: Centro Cultural Emmerico Nunes, 2009, pp. 204-214.

VILHENA, Jorge; Mathieu GRANGÉ. “Of Slags and Men. Iron Mining and Metallurgy in the Mira Valley (Southwest of Portugal) from Iron Age to the Middle

Ages”. In 1º Congresso Internacional: Povoamento e Exploração de Recursos Mineiros na Europa Atlântica Ocidental, Braga, 10 e 11 de Dezembro de 2010 (por gentileza dos Autores).

VITERBO, Frei Joaquim Santa Rosa de. *Elucidário das Palavras, Termos e Frases* [...]. (Ed. crítica de Mário Fiúza). 2 vols. Porto: Livraria Civilização, 1983, 1984.

VOGEL, Charles. *Le Portugal et ses colonies: Tableau politique et commercial de la monarchie portugaise dans son état actuel avec des notes supplémentaires*. Paris: Guillaumin et Cie., 1860.

WEIGEND, G. “Some Elements in the Study of Port Geography”. In *Geographical Review*, vol. 48, 2, 1958, pp. 185-200.

ZAPATA BLANCO, Santiago. “Del suro a la cortiça. El ascenso de Portugal a primera potencia corchera del mundo”. In *Revista de Historia Industrial*, n.º 22. Barcelona: Departamento de Historia e Instituições Económicas da Universidade, 2002, pp. 109-137.